

Med diesel i blodet og asfalt i blikket

En studie av hverdagsliv og identitet innen langtransport



Frode Edvin Nøstvik

Hovedfagsoppgave i kulturhistorie

Institutt for kulturstudier og orientalske språk

Universitetet i Oslo

Våren 2007

Forord

Jeg vil her benytte anledningen til å takke alle som har hjulpet meg under prosessen som det å gjennomføre en hovedfagsoppgave er. Først en takk til sjåførene som fortalte meg om yrket sitt og lot meg invadere arbeidsplassen sin. De som har hjulpet meg å nå frem til sjåførene fortjener også en takk.

Takk til min veileder Liv Emma Thorsen for konstruktiv veiledning i en presset situasjon, og for forsøk på å dra meg inn når det begynte å skli litt ut.

Takk til Elin for enorm støtte. Du har beholdt troen på meg selv når det har sett mørkt ut. Uten en blanding av forståelse og spark bak hadde det neppe blitt noen oppgave.

En stor takk også til alle medstudenter på entnologi/kulturhistorie for et bra faglig og sosialt miljø.

Takk til korrekturleserne pappa og Guro.

Jeg vil også takke alle som har vært villige til å diskutere oppgaven, hatt innspill og kommentarer underveis. Det har vært svært nyttig.

Oslo, juni 2007

Frode Edvin Nøstvik

Innhold

FORORD	2
INNHold	3
1. INNLEDNING	6
Presentasjon av oppgaven	6
Bakgrunn	6
Avgrensning	7
Problemstilling og målsetning	7
Tidligere forskning	8
Feltarbeid som prosess	9
Kvalitativ forskningsmetode	9
Spørreguide	11
Rekruttering av informanter	12
Ethiske refleksjoner knyttet til rekruttering	14
Intervjusituasjonen	15
Posisjonering i felt	16
Kildekritiske blikk	17
Anonymisering	18
Supplerende kilder	19
Sentrale begreper og innfallsvinkler	19
Hverdagsliv	19
Levesett, livsstil og identitet	21
Livsformsanalysen	21
Oppgavens videre utforming	23
2. LANGTRANSPORT	24
Rammevilkår og strukturer i bransjen.	24
Aktørene	24
Lønnsforhold	26
Lover og regler	27
3. ARBEIDSHVERDAG I LANGTRANSPORT	29
Ulike måter å kjøre langtransport	29
Godstyper	29
Innenlands- eller utenlandskjøring	31
Linje- eller løskjøring	32
Lastebilen	35
Innflytelse over lastebil	36
Arbeidsredskap	37
Arbeidsplass	39
Hjem	40
Veien og livet rundt	43
På norske veier	43
Veien som arbeidsplass	47

Langs veien	48
Nødvendige, men brysomme regler	50
Kjøre- og hviletid	51
Endringer av regler	55
Kontrollmyndigheter	56
Oppsummering	60
 4. ET YRKE PÅ GODT OG VONDT	 62
Familieliv	62
I klemme	63
Savn av familie	66
Fritid VS Arbeidstid	67
Manglende fritid	67
Fokus på sjåførenes frie tid	68
Ulykker	69
Møteulykker	71
I media	73
En form for ensomhet	76
Ensomhet i bondeyrket	77
En akseptert ensomhet	78
Yrkesroller	80
Frihet under ansvar	82
Den paradoksale friheten	82
I blodet	86
Oppsummering	87
 5. PRESSEDE IDENTITETER	 88
Cowboys eller profesjonelle yrkesutøvere	88
Forestillinger om truckers	89
Cowboy mytens opphav	90
Motstridende forestillinger	91
Sjåførenes ambivalens	92
Utenfor og i opposisjon	96
Outsiders	96
Parkeringssaken	98
Convoy som motstand	101
 6. LANGTRANSPORT SOM LIVSSTIL OG LIVSFORM	 105
Livsstil	105
Tre identiteter	106
Livsform	108
Arbeid som middel eller mål?	108
Den selververvende livsforms ideologi	110
Avslutning	113

LITTERATUR OG KILDER:	115
VEDLEGG:	119
Informantliste	119
Informasjonsskriv	120
Spørreguide	121
SAMMENDRAG	123

1. Innledning

Klokken nærmet seg 20. Alle var utålmodige og rastløse, bare en bil til før endt arbeidsdag. Første tegnet på en bil i anmarsj var rumlingen i det fjerne, så dukket lysene opp i det den rundet hjørnet. Det var en semitrailer, og den holdt god fart inn på plassen. Sjåføren rygget inntil rampen på første forsøk. Ut av bilen steg en ganske bredskuldret skikkelse med tjukk vinterjakke, jeans, tresko, arbeidshansker og en rullings i munnviken. Trucksjåførene på terminalen var allerede klare til å losse semin, mens alle var nysgjerrige på hvor mye gods sjåføren hadde med seg. ”Hvor mye har du i dag?” ropte han som satt i trucken inne på terminalen. ”Tre og et halvt bur” kom det kjapt fra sjåføren, samtidig som sidedørene på semien ble dratt opp med et brak. Da sjåføren etter hvert kom bort til de andre på rampen, var det en som kommenterte ”Sen du er i dag Gro”.

Denne scenen er konstruert, men jeg har tatt utgangspunkt i en tidligere deltidsjobb hvor jeg opplevde mange episoder som lignet på dette. Jeg husker fortsatt hvordan mine egne fordommer spilte inn, første gangen jeg opplevde at en kvinne steg ut fra førersiden av lastebilhytten. Scenen er med for å illustrere noen av de fordommene og stereotype oppfatningene man har om langtransportsjåfører, som er noe av det jeg skal komme bak i denne oppgaven.

Presentasjon av oppgaven

Bakgrunn

Langtransportsjåfører er en yrkesgruppe som er utsatt for høy grad av mystifisering. Gjennom populærkultur og media er det dannet et ganske stereotypet bilde av sjåfører som jeg her vil forsøke å trenge igjennom. Når man hører ordet trailersjåfør ser man gjerne for seg et bilde av en hvit middelaldrende mann på 45+. Bildet innebærer ofte også en bestemt klesstil med kjennetegnene beskrevet i scenen over. Gjennom å ha vært tilknyttet transportbransjen har jeg, som sagt, selv opplevd det å bli overasket når personen som stiger ut av bilen ikke samsvarer med det stereotype bildet av en trailersjåfør. Når sjåføren er en unggutt på noen og tjue eller en kvinne, blir man oppmerksom på egne fordommer. I forbindelse med den tidligere deltidsjobben hadde jeg daglig kontakt med sjåfører som kjørte langtransport. For meg var sjåførene et ”eksotisk” innslag og de representerte en ukjent og litt lukket sfære. Selv om vi samarbeidet i arbeidsprosessen var det minimal kontakt utover det mest nødvendige, slik som lossing og lasting av gods, utveksling av fraktbrev, og prating om godsmengde.

Dette gjorde at jeg ble nysgjerrig og fikk lyst til å finne ut mer om denne yrkesgruppen, og langtransportsjåfører ble derfor tema for denne oppgaven.

Avgrensning

Langtransport er en egen yrkesform innenfor en større kategori av sjåføryrker. Man kan skille de som kjører langt fra andre yrkessjåfører på flere forskjellige måter, men det er ikke én overordnet definisjon som dekker opp alle mulige varianter av yrkesformen. Det som kjennetegner langtransportsjåfører er at de kjører stor lastebil med gods over lange avstander. En mulig måte å avgrense er: ”Som utgangspunkt kan langtransport forstås som godstransport langs veinettet over lengre strekninger innen- og utenlands utført med tunge lastebiler” (Sørli 2005:5). Her er det avstandsdimensjonen transporten foregår over som er noe vagt formulert, men ellers kan den fungere bra for å skille langtransport fra blant annet persontransport og distribusjonsskjøring. I tariffen er langtransport definert til å være turer med planlagt overnatting. I kombinasjon med Sørlies avgrensning gir den et bra bilde for hvordan langtransport skal forstås i denne oppgaven. Skillet mellom langtransport og annen godstransport behøver imidlertid ikke å være veldig markant. Det er hvordan sjåførene selv ser på det som er det viktige. Om de oppfatter seg selv som langtransportsjåfører har vært avgjørende for meg.

Problemstilling og målsetning

Jeg skal her belyse hverdagen til langtransportsjåfører med fokus på identitet. De sentrale spørsmålene i denne oppgaven er: Hvordan er hverdagen til langtransportsjåfører? Og hvordan ser sjåførene på seg selv og sin egen arbeidssituasjon i relasjon til samfunnet ellers? Bak disse spørsmålene ligger hypotesen at langtransport gjennomgriper tilværelsen til sjåførene på en måte som gjør at vi egentlig kan snakke om et særegent levesett eller en livsstil. Spørsmålene og hypotesen skal besvares og undersøkes gjennom å belyse hvordan sjåførene forholder seg til sentrale deler av deres hverdag, slik som bil, vei og regler. Hvordan sjåførene oppfatter yrkets innvirkninger på familieliv og fritid, de mulige konsekvensene i form av frykt og ensomhet og de kulturelle forestillingene knyttet til yrkesgruppen, skal også behandles i lys av hypotesen og problemstillingen over.

Vanja Lundgren Sørli (2005) og Eddy Nehls (2003) står bak overbevisende avhandlinger om langtransportsjåfører med kjønn/genus som den sentrale forklaringsfaktoren for å forstå yrkesformen. Begge har brukt Connells (1995) begrep om hegemonisk

maskulinitet i deres analyser av sjåførar så vel som bransje. I en anmeldelse av Nehls doktorgradsavhandling *Vägval* i bladet *Rig* (03:2003), la jeg spesielt merke til dette: ”Blicken för vissa betydningsfulla yrkeskulturella drag skymms nog av upptagenheten med kön och maskulinitet, även om avsikten inte var att ge kön en privilegerad absolut förklaringskraft. Om författaren istället valt att tydligare fokusera samspelet mellan yrkeskultur och maskulinitet som förståelse- och handlingsformer kunde analysen ha fördjupats” (Kullgren 2003:163). Inspirert av denne delen av resesjonen vil jeg i min oppgave tone ned fokuset på maskulinitet. Jeg vil ikke selv problematisere maskulinitet i noe særlig grad, men den hegemoniske maskuliniteten som Nehls påviste innen langtransporten vil samtidig ligge under som et premiss i oppgaven. Ved å dempe ned genusperspektivet håper jeg at det kan komme tilsyne andre yrkeskulturelle trekk i et miljø hvor det maskuline ofte fremheves. Jeg vil se om det kan finnes alternative måter å oppnå forståelse av sjåførenes livsverden, hvor ikke maskulinitet blir den i særstilling sentrale forklaringsfaktoren. Jeg vil dermed innta en posisjon som innebærer en selvpålagt kjønnsblindhet i store deler av analysen.

Tidligere forskning

Helt i starten av prosessen med denne oppgaven, og bare noen uker etter at prosjektet hadde blitt godkjent, forandret premissene seg betraktelig. Tanken var å skulle utforske langtransport som et ”ukjent terreng” innenfor etnologi. Men før jeg kom ordentlig i gang med mitt prosjekt, leverte den svenske etnologen Eddy Nehls inn sin doktorgradsavhandling *Vägval. Lastebilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus* (2003). Det viste seg også at han tidligere hadde utarbeidet rapporten *Lastebil som livstil – En etnologisk yrkeskulturstudie bland lastebilsförare i yrkestrafik* (1999). Disse arbeidene gikk direkte inn på det jeg hadde tenkt å undersøke og bekreftet mange av de tankene jeg hadde gjort meg på forhånd. I stedet for å skrinlegge prosjektet bestemte jeg meg for å fortsette mye som planlagt. I og med de store likhetene til Nehls arbeider i form av tema, metoder, analyser og funn blir min oppgave en diskusjon av hans arbeider. Som det går frem av tittelen, har han et kjønnsperspektiv på doktorgradsavhandlingen. I tillegg til å ”studera lastebilsförare som yrkeskår” med fokus på genus og maskulinitet, går en sentral del av hans problemstilling ut på å redegjøre for mannsdominansen i yrket, hva den skyldes og om det er noen tegn til forandring. Da resultatene fra rapporten *Lastebil som livsstil* viste at mannsdominansen i yrket var kraftig og at det generelt var stor motstand mot forandring blant sjåførene, ble dette utgangspunktet for doktorgradsavhandlingen hans

Vanja Lundgren Sørli har skrevet om langtransportsjåfører både i sin hovedfagsoppgave og doktorgradsavhandling. Sørli er kriminolog, i avhandlingen *In a Man's World. Tolkninger av lovbrudd gjort i langtransportens yrkeskontekst* (2005) undersøker hun hva bestemte lovbruttende handlinger betyr i langtransporten. Det er spesielt bransjens holdninger til kjøre- og hviletidsbestemmelser som er relevant i forhold til min egen oppgave.

Amerikanerne Lawrence J. Oullet (1994) og Michael H. Agar (1985), henholdsvis sosiolog og antropolog har også skrevet om lastebilsjåførers arbeidshverdag. Oullet bedrev såkalt skjult forskning gjennom selv å være lastebilsjåfør i tre forskjellige firmaer. Han undersøkte den høye arbeidsmoralen hos lastebilsjåfører, som han ikke hadde opplevd i andre type jobber tidligere. Gjennom en sammenligning av de tre firmaene drøftet han hva det er som driver sjåfører til å jobbe så hardt. Agar studerte amerikanske selveiende sjåfører ved hjelp av begrepsparet frihet - kontroll. Gjennom intervjuer og observasjon som metoder undersøkte han sjåførenes eget syn på arbeidet. Avhandlingen har særlig relevans for meg i behandlingen av kulturelle forestillinger knyttet til truckers.

Kulturelle forestillinger om lastebilsjåfører tar også sosiologen Joseph A. Blake for seg i artikkelen "Occupational thrill, mystique and the truck driver" (1974). Han belyser ulike sentrale forestillinger om sjåfører, slik som koblingen mellom sjåfører og cowboys. Denne artikkelen legger grunnlaget for min diskusjon om utbredte kulturelle forestillinger knyttet til langtransportsjåfører.

Feltarbeid som prosess

For å undersøke hverdagslivet til langtransportsjåfører i dag ble jeg nødt til å skape mitt eget materiale. Dermed er det meste av kildematerialet frembrakt av meg selv. Et materiale som er kommet ut av ni intervjuer med langtransportsjåfører og ett med en representant fra en arbeidstakerorganisasjon, og flere medfølgende turer i trailer med observasjon. Her skal jeg videre redegjøre for hvordan kildematerialet er blitt til.

Kvalitativ forskningsmetode

En kvalitativ fremgangsmåte har blitt benyttet i arbeidsprosessen med denne oppgaven. Harriet Holter beskriver kvalitative metoder på denne måten:

For de fleste kvalitative metoder eller fremgangsmåter er det videre slik at hele forskningsprosessen – eller hver fase av den – preges av kvalitativ tankegang, det vil si av tenkemåter og utsagn som formuleres i ord og sjelden numerisk. De ulike fasene i forskningsprosessen henger også sammen på en måte som gir helhet i prosessen (Holter 1996:12).

Forskningsprosessen består altså av flere ulike faser som henger nøye sammen med hverandre og kan være vanskelig å skille av. Fra forforståelsen før man starter prosessen til det endelige sluttproduktet er det en sammenhengende rød tråd med beslektet tankegang i forhold til hvordan man jobber. Kvalitative metoder blir gjerne brukt som et paraplybegrep for en rekke ulike metoder for datainnsamling, hvor intervju og observasjon er de mest brukte.

Å skape et eget kildemateriale innebar for meg et feltarbeid som besto av intervjuer som inkluderte observasjoner pluss medfølgende observasjoner i lastebil. Jeg velger å bruke betegnelsen medfølgende istedenfor deltagende observasjon på den delen av feltarbeidet som foregikk i lastebilen, i tråd med Nehls (2003:15) bruk av termen. Da jeg i likhet med Nehls bare satt på og ikke kjørte lastebil selv, blir medfølgende et bedre begrep for den innsamlingsmetoden av data. Feltarbeid blir av Lena Gerholm beskrevet som:

Att fältarbete är att skaffa sig ett tillfälligt medlemskap i ett annat socialt system, att gå in i det så mycket man förmår. Det är en inlärningsituation där forskaren får tillfälle att lära sig mycket om andra – och om sig selv (Gerholm 1993:37).

Hva feltarbeidet består av avgjøres av hvilke metoder som passer best til å dekke det kunnskapsmålet man har satt seg på forhånd. For meg som skulle få frem både hvordan hverdagen i langtransport arter seg og sjåførenes holdninger til den, var det formålstjenlig med både intervju og observasjon. Det er ikke alltid lett å avgrense de to metodene siden observasjon også vanligvis blir en del av det å gjøre intervjuer. Jeg hadde et relativt skarpt skille mellom de mer strukturerte intervjuene og den medfølgende observasjonen. Med ett unntak utførte jeg *ikke* de strukturerte intervjuene i lastebil i fart. Dette var et bevisst valg, for jeg ville ha sjåførenes fulle oppmerksomhet under intervjuene. Jeg fikk bekreftet at det var riktig tenkt for den ene sjåføren som ble intervjuet mens han kjørte var i perioder veldig ukonsentrert i forhold til mine spørsmål. Medfølgende turer i lastebil gav meg et direkte innblikk i hvordan arbeidsdagene på veien kan være, og hvilke hverdagslige utfordringer de opplever der. I intervjuene kunne jeg følge opp erfaringer fra turene med mer konkrete spørsmål. Før jeg kom så langt at jeg begynte å intervju lagde jeg en spørreliste.

Spørreguide

Tidlig i arbeidsprosessen med oppgaven fulgte jeg med på en trailertur. Formålet var å danne et grunnlagsmateriale for å utarbeide en spørreliste. På denne turen satt jeg på med to forskjellige sjåførere som var tilknyttet det firmaet hvor jeg jobbet. Gjennom observasjon, konversasjon og aktiv spørsmålsstilling formet det seg inntrykk som var til hjelp under det videre arbeidet i prosessen. Noe av det jeg hadde tenkt på forhånd ble bekreftet gjennom turen, samtidig som jeg ble oppmerksom på nye perspektiver ved yrket. At sjåførene vektla selvstendighetsaspektet i langtransport var ikke overraskende. Jeg visste også at sjåførene kunne ha lange arbeidsdager. Likevel var jeg ikke klar over *hvor* lange de var, selv for sjåførere som bare kjørte faste ruter innenlands. Basert på forhåndsoppfatningen, tilegnet kunnskap fra litteratur og erfaringen fra turen, lagde jeg en relativt strukturert spørreliste til bruk under intervjuene. Eva Fägarborg behandler temaet strukturerte kontra ustrukturerte intervjuer i antologien *Etnologisk Fältarbete* (1999):

Intervjuer kan genomföras med eller utan förväg formulerade och bedskrivna frågor. Ibland skiljer man mellan strukturerade och ostrukturerade intervjuer, där den strukturerade alltid har frågor formulerade medan den ostrukturerade kännetecknas av ett mer fritt löpande samtal. I många fall kanske intervjun rör sig på en glidande skala mellan strukturerad och ostrukturerad (Fägarborg 1999:63).

I mine intervjuer tok jeg utgangspunkt i en strukturert intervjuguide, men samtalen ble ofte av mer flytende karakter istedenfor bare spørsmål og svar. Guiden ble da mer en huskeliste for å komme igjennom alle de temaene jeg hadde lyst til å undersøke. Intervjuguiden er bygd opp slik at spørsmål om sjåførenes yrkeshistorikk er plassert i starten. Tanken bak det var å gi sjåførene mulighet til å prate seg "varm" før vanskeligere tema ble tatt opp. Spørsmål ble fylt på guiden underveis i prosessen da intervjuene gav mer innsikt som igjen førte til nye spørsmål jeg ville ha svar på. Samtidig falt andre spørsmål vekk da de ikke hadde den relevansen jeg hadde tenkt. Styrken ved den faste spørrelisten var, i tillegg til at jeg kunne sikre meg at jeg fikk spurt om alt jeg ville, ble materialet lett sammenlignbart under bearbeidelsen av intervjuene i etterkant. Ved at alle ble spurt om det samme kom ulike meninger tydelig frem i komparasjonen. Svakheten var at jeg til tider ble litt for opphengt i spørrelisten og ikke fulgte opp svarene med nye spørsmål. I etterkant ser jeg den tendensen flere ganger i intervjuene. Fägarborg nevner aspektet som en ulempe ved ferdig formulerte spørsmål i intervjuer (Ibid: 1999:63).

Rekruttering av informanter

Det eneste absolutte kravet jeg stilte under valg av informanter var at alle skulle kjøre eller ha kjørt langtransport. Unntaket var representanten fra Norsk Transportarbeiderforbund (NTF), men han ble oppsøkt for å få innsikt i mer generelle bransjetrekk. Alder, kjønn, erfaring, geografisk opphav, hvor de kjører, hva slags type gods de kjører, og ansettelsesforhold er variabler som i stor grad kan være avgjørende for sjåførenes hverdag og hvilke betraktninger de har om den. Det var i utgangspunktet ønskelig å ta hensyn til flest mulig av disse variablene som kriterier i forbindelse med rekruttering av informanter, men i praksis ble det av flere grunner vanskelig.

Da jeg startet arbeidet med denne oppgaven var jeg ansatt i et transportfirma. Avdelingen hvor jeg jobbet ble lagt ned og dermed var den daglige kontakten med sjåfører et avsluttet kapittel da jeg skulle i gang med å intervju. Jeg hadde riktignok opprettet kontakt med andre avdelinger i samme firma slik at jeg hadde en fot innenfor bransjen fremdeles. I starten var strategien at jeg skulle benytte meg av kontakten der for å finne sjåfører jeg kunne intervju. Problemet var at det ikke var så lett å komme i kontakt med sjåførene.

Forbindelsen til den første informanten ble opprettet gjennom internett, og han var ikke tilknyttet det aktuelle firmaet. Siden han holdt til på Vestlandet og intervjuet skulle foregå der, forhørte jeg meg om skyss for å komme meg dit. Jeg måtte igjennom fem ledd i firmaet før jeg kunne spørre en sjåfør om å få sitte på. Det gikk i orden og oppmøtet skulle skje på firmaets terminal. Da jeg ankom terminalen var den temmelig uoversiktlig, og det var ikke lett for meg som utenforstående å skjønne hvem som gjorde hva; jobbet på terminalen, kjørte lokalt eller kjørte langt. Jeg hadde fått lovnad om å sitte på med en bestemt sjåfør, men møtte lite hjelpsomhet i mitt forsøk på å finne han. Uten en fast avtale ville det vært vanskelig. Det var et lite egnet sted å rekruttere nye informanter. Opplevelsene gjorde at jeg skrinla tankene om å bruke terminalen som en arena til å rekruttere sjåfører til intervjuer. Jeg bestemte meg for videre å kun bruke kontakten med firmaet til å få fulgt med biler på tur. Dette håpet jeg at også kunne resultere i nye intervjuer, i tillegg til muligheten til å observere sjåførene i deres daglige virke.

”Snøballmetoden” er en mye brukt strategi for forskere til å komme i kontakt med informanter. Metoden innebærer å forhøre seg med informantene om de vet om andre personer man kan spørre om intervju (Thorsen 1993:29). Den er først aktuell når snøballen har begynt å rulle, med andre ord når man allerede har opprettet kontakt med noen

informanter. For meg gav denne strategien begrensede resultater. Kun en informant ble rekruttert på den måten. Flere hadde riktignok tips om andre sjåførere jeg kunne prate med, og som jeg kontaktet. Problemene jeg møtte var egentlig ikke knyttet opp til selve metoden, men til sjåførenes yrke. Jeg fikk tidlig merke at sjåførene har travle hverdager og er i en posisjon hvor det å planlegge bare noen dager frem i tid kan være vanskelig. Mange av de sjåførene jeg hadde kontakt med i løpet av prosessen fikk jeg derfor aldri intervjuet. Alle var i utgangspunktet positive til intervju, men på grunn av deres pressede dager ble det ofte problemer med å avtale et bestemt tidspunkt. Sjåførene svarte at de ikke visste når de hadde tid, og det ble opp til sjåførene å kontakte meg når det passet for dem. Selv om jeg var aktiv og maste på dem, resulterte det sjelden i noe fast. Rundt halvparten av alle lovnadene jeg fikk om lastebiltur eller intervju førte til noe treff.

Som følge av at jeg møtte litt vanskeligheter i å få gjennomført intervjuer, prøvde jeg mange forskjellige fremgangsmåter for å oppnå kontakt. Jeg benyttet også familie, venner og kjente i ”jakten” på informanter. Nesten alle kjenner eller vet om noen som kjører lastebil. Men siden jeg begrenset oppgaven til de som kjører langtransport, gav ikke tipsene alltid resultat. At det kan være en forskjell mellom trailersjåfør og langtransportsjåfør er ikke noe folk nødvendigvis er bevisst på. Periodevis gikk det veldig trått, og avtaler om intervjuer ble hele tiden forskjøvet. Løsningen kom da jeg la ut en forespørsel om intervju og informasjonsskrivet mitt på et forum for trailersjåførere på internett. Jeg fikk gjennomført de tre siste intervjuene med kontakter derfra. Det skjedde i løpet av en kort tidsperiode sammenlignet med hvor lang tid jeg hadde brukt for å få til de seks første. Etter at jeg la ut informasjon på nettstedet, tok sjåfører selv kontakt med meg og de hadde en mer genuin interesse i å dele sine erfaringer fra yrket.

Feltarbeidsprosessen ble avsluttet uten at de målsetningene jeg hadde satt meg på forhånd var oppfylt. Jeg hadde ønsket meg noen flere intervjuer enn det jeg til slutt endte opp med, og jeg fikk ikke fulgt med på en ordentlig langtur med lastebil nedover kontinentet. Under datainnsamlingsperioden var jeg i kontakt med tretten langtransportsjåførere totalt, hvor jeg intervjuet ni stykker og var med på langtur i lastebil med fem forskjellige sjåførere. En av de sjåførene jeg fulgte med intervjuet jeg i tillegg.

I lys av de problemene jeg hadde underveis, ble etter hvert de variablene jeg ville ta hensyn til i forbindelse med rekruttering av informanter en underordnet faktor. Det viktigste ble bare å få gjennomført feltarbeidet slik at jeg kunne komme videre i prosessen. I hvilken

grad informantene oppfylte de ulike kriteriene ble til slutt mer tilfeldig. Aldersmessig spredning ble fra 25-57, noe jeg var fornøyd med. Ulempen var at jeg bare hadde en informant under 30 og at det var en overvekt av sjåfører i 50-årsalderen. Jeg intervjuet to kvinnelige sjåfører som må sies å være bra da kjønnsfordelingen i bransjen ligger på ca 95 % menn og 5 % prosent kvinner. Når det gjelder hva og hvor sjåførene kjørte, følte jeg at det ble et greit utsnitt av de ulike formene for å kjøre langtransport som finnes. En av svakhetene med materialet mitt slik jeg ser det, er at samtlige sjåfører jeg intervjuet var ansatte. Dermed var ingen selvstendig næringsdrivende som en ikke ubetydelig andel av sjåførene er. Kun en av de sjåførene jeg fulgte med på tur drev sammen med sin partner eget transportfirma. At jeg ikke fikk vært med på turer ned til kontinentet er en annen svakhet. Det gjorde at jeg selv ikke fikk oppleve det å bo i bilen, og observere sjåførene over en lengre tidsperiode i sitt arbeid. Jeg skal behandle disse skjevhetene nærmere under kildekritikk.

Etiske refleksjoner knyttet til rekruttering

For å komme i kontakt med langtransportsjåfører brukte jeg forbindelser fra et stort transportfirma. Jeg fikk tillatelse fra personalsjefen i firmaet til å følge med deres biler på turer og kontakte sjåfører for intervju. Han presiserte at det var opp til de enkelte sjåførene selv å ta stilling til dette, og henviste meg videre til en som hadde ansvaret for bildriften der. For meg var det i utgangspunktet betryggende å ha fått fullmakt fra en så høyt oppe i firmaets hierarki, slik at andre ville føle seg forpliktet til å legge ting til rette for meg. Jeg hadde fått avtalt ett intervju utenfor Oslo, og dermed var jeg ute etter skyss til et spesifikt sted på en bestemt dag. Siden forespørselen min om å få sitte på hadde gått gjennom flere ledd i firmaet, er jeg ikke så sikker på om den aktuelle sjåføren jeg til slutt fikk skyss med følte det som et frivillig valg. Sjåføren var ikke selv ansatt i firmaet, men tilknyttet det gjennom en mindre transportør. Jeg fikk bare beskjed om at jeg kunne følge med han, uten å vite hvordan han fikk presentert forespørselen. Det viste seg at sjåføren hadde fått noe mangelfull informasjon om turens hensikt, men det var ikke jeg klar over før jeg satte meg inn i bilen. Situasjonen gjorde meg litt ukomfortabel i starten. Denne turen fylte to funksjoner for meg. Jeg fikk skyss dit jeg skulle, men samtidig samlet jeg inn data gjennom deltagende observasjon. Hvordan det kom i stand kan sies å ha noen etisk betenkelige sider, med tanke på at sjåføren kunne ha følt seg presset til å ta meg med. Av flere grunner var måten kontakten ble opprettet uheldig. At jeg i prosessen benyttet meg av personer som hadde makt over denne sjåføren, kan ha gjort at han følte seg presset til å være med på noe han ikke hadde lyst til. En slik bruk av maktpersoner advarer Alver og Øyen mot i *Forskningsetikk i forskerhverdag* (1997:131). Ved å bli pådyttet

ovenifra kan man også fort bli oppfattet som en form for spion for firmaet. Dette var noe jeg på forhånd hadde tenkt igjennom, men siden det var så vanskelig å komme i direkte kontakt med sjåførene valgte jeg likevel å gjøre det slik.

På et senere tidspunkt under feltarbeidet da jeg igjen skulle reise langt for å intervju, benyttet jeg meg av noe av den samme taktikken. Heller ikke ved den anledningen visste jeg hva sjåføren hadde fått beskjed om på forhånd, da også denne turen hadde to ulike hensikter for min del. Det ble klart at han hadde fått noe informasjon, da jeg opplyste han om prosjektet mitt. Til forskjell fra ved den første turen, ble jeg møtt med en reservert og kjølig holdning som aldri forsvant. Hver gang jeg prøvde å dra i gang en samtale fikk jeg kun korte svar tilbake. Etter hvert gav jeg opp. Isteden ble det nærmest en pinlig stillhet siden vi tilbrakte en god del timer i førerhuset sammen. Jeg hadde egentlig håpet å følge med samme sjåfør tilbake igjen etter intervjuet, men det ble ikke noe av. Det var egentlig i lys av denne turen jeg virkelig innså fremgangsmåten betenkelige side. Hva hans holdning skyldtes blir mest spekulasjoner, men jeg ser ikke bort ifra at den hadde utspring i en følt manglende valgfrihet i situasjonen. Det var jo tross alt jeg som invaderte hans arbeidsplass, og man kan ikke regne med at alle har lyst til å dele sine erfaringer med en forskende student. Men det kan være at han så på meg som en spion for firmaet eller at det bare var dårlig personkjemi mellom oss.

Intervjusituasjonen

Å skape relasjoner av tillit til sine informanter kan være en utfordring. Derfor er det viktig at rammene rundt intervjuer er slik at de føler seg trygge. Jeg lot informantene selv bestemme lokasjoner for intervjuene i den grad det var mulig. Ved to av intervjuene ble kontakten formidlet gjennom en tredje person, og det ble av praktiske årsaker enklest å gjennomføre intervjuene hjemme hos kontakt formidleren. Omgivelsene for intervjuene ble veldig forskjellige. Tre av informantene var jeg hjemme hos, ett intervju ble tatt på en veikro, to i personbil, mens det siste ble som nevnt tatt i lastebil. Jeg ønsket omgivelser med minst mulig forstyrrelser, men det var ikke alltid praktisk gjennomførbart. Ett intervju ble tatt i personbil utenfor et kjøpesenter midt i Oslo sentrum. I tillegg skulle informanten reise på ferie sammen med familien den ettermiddagen, og de ventet på han inne på kjøpesentret under intervjuet. Den totale settingen for intervjuet var langt i fra optimal. Selv om det ble en kort samtale og informanten til tider var lite fokusert, fikk jeg innholdsmessig mye ut av intervjuet. Da jeg brukte båndopptaker under intervjuene, etterstrebet jeg også rolig omgivelser med lite støy fordi forstyrrende lyd kan vanskeliggjøre utskrivningen i etterkant. Jeg ble ikke mye plaget av

bråk i intervjusituasjonene. Det ene intervjuet ble riktignok tatt utendørs med en trafikkert vei i nærheten, noe som man kan høre tydelig på båndet. Innimellom er larmen fra bilene så sterk at det er vanskelig å få med seg hva som blir sagt. Motorduren preger ellers intervjuet som ble tatt i lastebil, men uten at det gav store vanskeligheter med transkriberingen. Jeg var i utgangspunktet skeptisk i forhold til å intervju på veikroer med tanke på at det er offentlige steder hvor andre kan overhøre samtaler og støy kan være en betydelig faktor. Ett intervju ble likevel tatt på en veikro i mangel av andre gode alternativer, men intervjuet ble gjennomført da det var veldig få andre til stede og lydmessig var det upåklagelig.

Feltarbeideren har i utgangspunktet en maktposisjon i forhold til sine informanter ved en intervjusituasjon, blant annet gjennom sin styring av samtalen med spørsmålene som instrument. (Alver og Øyen 1997:131). I kraft av å være forskere med en akademisk skoleing vil det ofte være en skjevhet i maktbalansen i mellom feltarbeider og informant. Noe av denne ubalansen i intervjusituasjonen mener jeg i mitt feltarbeid ble utvisket gjennom min posisjon som ung hovedfagsstudent i sitt første ordentlige feltarbeid. En annen dimensjon av makt er informantenes manglende kontroll over sine egne uttalelser i den videre bruken av intervjuene. Dette tillegger den forskende et ansvar om korrekt behandling av det materialet som blir hentet inn. Videre påvirker det intervjusituasjonen, da informantene vil være klar over denne siden av arbeidsmetodene til forskeren. Uttalelsene må tolkes i lys av dette.

Posisjonering i felt

Min bakgrunn innen transportbransjen brukte jeg bevisst under hele prosessen med denne oppgaven. I tillegg til det å kunne rekruttere informanter, spilte jeg også bevisst på erfaringen fra bransjen for å opprette tillit i felt. Både under den medfølgende observasjonen og i intervjuene var det nyttig av flere grunner. Nehls (2003:44) opplevde at sjåførene han intervjuet hadde en negativ holdning til teoretisk kunnskap. Jeg valgte å fremheve min fortid innenfor transport for å oppveie en mulig skeptisk holdning. Dette fungerte flere ganger som en isbryter da vi til dels hadde en felles referanseramme å la samtalene ta utgangspunkt i. Nehls (ibid:18f) hadde en lignende erfaring fra sitt feltarbeid hvor sjåførene var mer interessert i hans fortid som baker enn hans arbeid på universitetet. Erfaring fra bransjen gav meg en forutsetning for aktive samtaler underveis i lastebil og under intervju. Selv om jeg enda ikke føler meg på langt nær utlært i alle termer og tekniske uttrykk om lastebil og transport generelt, gav min fortid i bransjen meg en mulighet til forstå mye mer enn det jeg ellers ville ha gjort.

Vanja Lundgren Sørli fikk erfare det at hun var kvinne ble svært synlig under feltarbeidet hun hadde blant langtransportsjåfører. Men samtidig følte hun at det også hadde en positiv effekt: ”At jeg er kvinne og har intervjuet menn har tilført meg en dimensjon i intervjuene. Jeg har hatt lov til å stille uendelig dumme spørsmål, det være seg om hestekrefter eller dreiemoment eller luftpåfylling ved oppstart. Jeg har også blitt innviet i en del følelsesmessig tankegods, tanker jeg ikke har inntrykk av at vanligvis luftes ”gutta” i mellom” (Sørli 2005:66). De teknisk dumme spørsmålene som jeg vegret meg for å ta, tillot hun seg å spørre om som kvinne og dermed antatt uvitende på det området. I kraft av å være et annet kjønn enn de fleste langtransportsjåfører, fikk hun en annen posisjon enn det jeg gjorde i mitt feltarbeid. Noe som sannsynligvis gjorde at hun til dels også fikk andre type beretninger fra sjåførene. Hvilken posisjon man inntar i felt eller blir plassert i, kan være viktig i forhold til hva man får vite noe om. Men det viktigste er at man kommer i en posisjon hvor det er mulig å få belyst kunnskapsmålet med undersøkelsen.

Kildekritiske blikk

Som kildekategorier har intervju og observasjon noen særtrekk av kildekritisk betydning. Intervju og observasjon danner her et materiale som er kommet ut av mine egen subjektive problemstillinger. Og det er skapt gjennom relasjoner mellom informanter og meg selv: ”Hur intervjusamtalet växer fram, till innehåll och form, är beroande av båda parter och av det samspelet, är med andra ord en gemensam konstruktion – ”ett gemensamt barn” – som även präglas av den kontext, det betydelsesammanhang där den tillkommer” (Fägerborg 1999:59). I behandlingen av det materialet som dannes i samspill, må den forskende være bevisst sin egen rolle og innholds betydningen den har. I intervju kan for eksempel ordvalget til den som intervjuer få betydning for hvilket svar man får. Ett og samme spørsmål kan stilles på mange forskjellige måter, som igjen kan gi ulike svar basert på hvilke ord man selv bruker. I noen av intervjuene spurte jeg for eksempel om det fortsatt fantes en cowboyromantisering i langtransport. Siden romantisering neppe er det ordet sjåførene selv ville ha valgt om cowboy-koblingen, ble det et klønete spørsmål.

Som åpen observatør er man også med og skaper den situasjonen som er grunnlaget for observasjonen. I de medfølgende turene i lastebil jeg har hatt, er det for eksempel ingen tvil om at min tilstedeværelse i bilen har påvirket sjåførenes handlinger. Ikke bare gjennom at de har en samtalepartner i bilen, men også gjennom å ha ”publikum” i en arbeidssituasjon hvor de normalt er alene.

En svakhet ved undersøkelsen ligger i at jeg ikke har intervjuet noen selveiende langtransportsjåførere. Det var noe jeg planla å gjøre, men jeg måtte sette en strek for feltarbeidet uten å ha oppfylt det ønsket. Da det å eie egen bil blir sett på som et ideal for veldig mange sjåførere, ville jeg gjerne ha med den dimensjonen ved yrkesformen også. Sjåførene jeg intervjuet kan sies å være en relativt homogen gruppe. Materialet kan først og fremst si noe om ansatte langtransportsjåførere, og har noe mindre gyldighet i forhold til den kategorien av sjåførere som eier egen bil. Likevel vil jobben deres for det aller meste bestå av det samme for en som er ansatt og en som eier bilen sin selv. Noe ekstra arbeid og ansvar hviler det riktignok på en sjåfører som er selveiende. Den ene sjåføren som drev for seg selv som jeg var i kontakt med, mente at den største forskjellen fra tiden som ansatt var fokuset han nå hadde på drivstofforbruk og slitasje på utstyr. Han behandlet og tok vare på lastebilen på en annen måte etter han begynte å drive for seg selv. Bruk av supplerende kilder i analysen og ekstra bevissthet rundt de temaene hvor selveiende sjåførere muligens har et avvikende syn, gjør at jeg likevel tror at mange av de resultatene jeg kommer frem til i denne oppgaven kan overføres til selveiende sjåførere. Nehls gjør et stort poeng ut av den sosiale homogeniteten inne transportbransjen: ”Utmärkande för åkerinäringen är att det var svårt att finna några egentliga sociale skillnader mellan anställda förare, deras arbetsgivare och egenföretagarna. Synen på samhället och det egna yrket var i princip den samma oavsett vem jag intervjuade” (Nehls 2003:43). Da Nehls fant så liten forskjell mellom ansatte sjåførere og selveiende i synet på eget yrket, er det nærliggende å tro at heller ikke jeg ville ha gjort det. Det forsterker antagelsen av at det jeg kommer frem til gjennom analyser av materialet også kan ha en viss gyldighet for selveiende sjåførere.

Anonymisering

Oppgaven er meldt inn til Norsk Samfunnsvitenskaplig Datatjeneste og materialet er behandlet etter deres retningslinjer. I oppgaven fremstår ikke sjåførene med sine egne navn, men er gitt fiktive for å møte kravet om anonymitet. Bakgrunnsinformasjonen jeg gir om sjåførene i oppgaven er i noen tilfeller endret slik at de ikke skal være så lett gjenkjennelige. Samtlige sitater står i bokmålsform slik at ikke dialekten eventuelt kan ”avsløre” hvilke informanter det er som har sagt hva. Noen dialektuttrykk har riktignok blitt stående da de ble for vanskelige å skrive om til bokmål. Ellers er sitatene noe redigerte da den muntlige formen fra intervjuer ikke egner seg til å komme ordrett på trykk.

Supplerende kilder

Tidsskriftet TIA-Nytt har vært med på å sette fokuset på temaer som langtransportsjåfører selv interesserer seg for. Truckers International Association er en organisasjon for langtransportsjåfører med en internasjonal overbygning. De tre bladene fra den norske grenen av TIA som jeg hadde for hånden under arbeid med oppgaven bar preg av at de satte søkelyset på langtransportsjåførers vilkår og rettigheter samt mer generelle bransjetrekk.

Transportarbeideren, medlemsbladet til Norsk Transportarbeiderforbund, er gjennomgått for å få en større forståelse av transportbransjen som helhet og som rammen man må forstå yrket ut i fra. Forbundet er en av flere arbeidstagerorganisasjoner for langtransportsjåfører og bladet er ikke behandlet som en ”nøytral” kilde, men som ett perspektiv å se bransjen fra.

Både trykte og elektroniske aviser er brukt for å se hvordan lastebiler og deres sjåfører blir fremstilt i media i dag. Det er spesielt deres dekning av ulykker som blir gransket.

Filmen *Convoy* (1978) er benyttet som eksempel på populærkultur som fremmer kulturelle forestillinger om langtransportsjåfører. Den er også analysert ut i fra motstanden sjåførene i filmen viser mot samfunnets lover, politi og andre myndighetspersoner.

Sentrale begreper og innfallsvinkler

Jeg benytter meg ikke av et overordnet teoretisk perspektiv i denne oppgaven. Det er sjåførenes egne beretninger om sin hverdag som er i fokus, og disse beretningene har så vært bestemmende for den teoretiske vinklingen. Jeg har jobbet ut i fra en løs problemstilling som gradvis har tatt mer og mer form i arbeidsprosessen. Den første delen av problemstillingen har hele tiden ligget fast, hvordan sjåførenes hverdag er og hvordan de selv opplever den. Temaene jeg har valgt å ta opp i intervjuene kan sies å styre materialet i en bestemt retning, men det har ikke ligget et bevisst teoretisk perspektiv bak. Andre del av problemstillingen har blitt til mer underveis i prosessen, hvordan sjåførenes syn på seg selv og egen arbeidssituasjon blir til i relasjon med samfunnet rundt. Jeg skal nå gjøre nærmere rede for sentrale begreper og innfallsvinkler jeg anvender.

Hverdagsliv

Å studere hverdagsliv er dypt forankret i etnologisk forskningstradisjon. Helt fra Eilert Sundts dager, som kan kalles en slags forfar til norsk etnologi, har studier av folks hverdag stått

sentralt i faget. Orvar Löfgren mener at hvis man leter etter en kontinuitet i etnologi så er det fagets interesse for ”det alldagliga, det till synes obetydeliga eller trivialia” (Ehn og Löfgren 1996:78). Löfgren drar linjene i faget fra folkelivsforskernes folkebegrep til hverdagsbegrepet som på 70- og 80-tallet erstattet ”folk” prefikset: ”Etnolger studerade vardagen (tidligere generationer hadde sagt traditionen eller folket), som befolkades av ”den lilla människan” eller ”vanligt folk” ”(Ibid:78). Når etnologer har interessert seg for hverdagen er det ikke i kontrast til helg eller høytid, men det har handlet mer om det som har vært utelatt i andre vitenskaplige disipliner. Marianne Gullestad fremhever antropologi og etnologi som fag hvor hverdagsliv alltid har stått sentralt, og kaller det et eget perspektiv. ”Ettersom voksne mannlige elitepersoner i alle fall er sentrale i historieskrivningen og samfunnsanalyse, blir hverdagslivsperspektivet likevel på en spesiell måte knyttet til kvinner, barn og ”vanlige” mennesker. Å skrive om hverdagslivet er en måte å gi disse gruppene en plass i samfunnsanalysen og i historien”(Gullestad 1989:17). Fokuset på arbeid, fritid, familieliv og hverdagslige praksiser kan kalles et etnologisk perspektiv på hverdagen.

Antropologen Marianne Gullestads bruk av begrepet hverdagsliv i *Kultur og hverdagsliv* (1989:18) ligger til grunn for min studie av hverdagsliv i langtransport. Hun deler hverdagslivet opp i to hoveddimensjoner som er like viktige: den daglige organiseringen av oppgaver og virksomheter, og hverdagslivet som erfaring og livsverden. Min problemstilling fanger opp begge disse dimensjonene. Hva hverdagen i langtransport består av og hvordan den oppleves for sjåførene. Min undersøkelse passer ikke automatisk inn under Gullestads beskrivelse av hverdagslivsforskning fordi min undersøkelse kunne falt inn under arbeidslivsforskning (ibid:174). Hverdagslivsbegrepet til Gullestad handler om å se samfunnet i et tverrsnitt, ”med utgangspunkt i enkeltindividet, familien og hjemmet”. Hun understreker viktigheten i at begrepet omfatter noe mer enn hjemmet, men at hjemmet skal være en del av innholdet i begrepet. Det er altså hjemmesfæren som er det sentrale i den forskningen som Gullestad står for. I min oppgave er det yrkeshverdagen og individets opplevelse av den som er hovedfokus. Da jeg likevel velger å nærme meg stoffet ved hjelp av hennes begreper, skyldes det hypotesen om at yrket kan sees på som et levesett og en livsstil. Det er derfor ikke en ren arbeidsplassstudie, men omfatter hele tilværelsen til langtransportssjåfører hvor også den hjemlige sfæren er inkludert. Sjåførenes forhold til hjem og familie er en viktig del av denne undersøkelsen.

Levesett, livsstil og identitet

Andre sentrale begreper i undersøkelsen slik som levesett, livsstil og identitet er også basert på Gullestads definisjoner. Hun bruker begrepet levesett for å forklare hva livsstil er:

”Levesett definerer jeg forholdsvis omfattende som både økonomiske, organisatoriske og kulturelle aspekter ved en måte å leve på. Livsstil defineres som de kommunikative aspekter, som symbolverdien ved levesettet” (ibid:104). Livsstil blir altså da levesett som kommunikasjon.

Identitet må karakteriseres som noe lite statisk. Den kan være situasjonsbestemt og henger sammen med roller. Man kan dele opp i flere ulike identiteter ut i fra roller en person har. Én identitet kan være viktigere enn andre og blir en slags hovedidentitet for individet. Gullestad definerer identitet som: ” de deler av en persons selvilde som ønskes bekreftet av andre” (ibid:104). Sosial identitet er individets eller selvets møte med det sosiale og kulturelle livet, altså individets selvoppfattelse i møte med andre.

Hvordan henger så disse begrepene sammen og hvordan skal de forstås i denne undersøkelsen? Hypotesen min er jo at langtransport kan sees på som et særegent levesett eller en livsstil. Jeg går altså ut i fra at yrket har så stor plass i hverdagen til langtransportsjåførene slik at yrkesidentiteten også er forholdsvis viktig i deres totale sosiale identitet. Og jeg skal da undersøke i hvilken grad de legger sin identitet opp mot yrket som langtransportsjåfører, om det blir en slags hovedidentitet. Hvis man da forstår langtransport som et særegent levesett er det på hvilken måte de legger sin sosiale identitet opp mot levesettet som avgjør om det er en livsstil. Hvorvidt de kommunikativt gir uttrykk for sitt levesett. Om sjåførene gjennom identitetsutspill uttrykker langtransport som livsstil.

Livsformsanalysen

Noen danske etnologer har beskjeftiget seg med studier av folks hverdagsliv for å utvikle et analyseverktøy som har som mål å systematisere grupper i samfunnet, hvor en total samfunnsforståelse ligger i grunn (ibid: 102). I spissen for denne retningen, kalt strukturell livsformsanalyse, står Thomas Højrup (1989, 1995, 2003) og Lone Rahbek Christensen (1987, 1989) som gjennom en rekke utgivelser fremmer verktøyets fortrinn.

”Livsformsbegreberne representerer en analysemåte, vi anvender som et arbeidsredskap med henblikk på at opsoege principieller kontraster i befolkningens hverdagsliv. Meningen med livsformsanalysen er at udvikle et tankeinstrument, der kan bruges til på en systematisk måde

at sonde begreber og fænomener fra hinanden” (Christensen 1987:17). Livsformsanalysen deler det danske samfunnet inn i tre grunnlivsformer. Ut fra om arbeid og fritid oppfattes som middel eller mål, skiller Højrup og Christensen ut den alminnelige lønnsarbeiders livsform, den selververvendes livsform og karrieremenneskets livsform. Livsformsanalysen skal forstås som en helhetlig samfunnsteori med et praksisperspektiv, noe som innebærer at det er de deler av dagliglivet hvor man finner ytelser med middel-mål karakter man kan benytte analysen på. ”Livsformsanalysen kan således kun belyse dagliglivstyper, der er strukturert som bestemte ydelser fra dem, for at de kan opnå deres egne eksistensbetingelser” (ibid: 22). Analysen er egnet til undersøkelser hvor familien er i fokus, og man tenker seg at partnere har komplementære roller. Dette er foreløpig ganske grovt skissert de viktigste trekkene i den strukturelle livsformsanalysen. Hvordan de tre grunnlivsformene skiller seg fra hverandre skal jeg nå forklare ved hjelp av Lone Rahbek Christensens (1987) utlegging av den.

Den alminnelige lønnsarbeider har arbeid som middel for å oppnå målet som er fritid. ”Dette arbejdsbegrep, som vi troede var alment, finder vi altså kun der, hvor folk lever af at sælge deres tid” (ibid:20). Arbeid og fritid er delt i to forskjellige sfærer. Lønnsarbeideren selger sin tid til arbeidsgiveren og får lønn i gjengjeld, en lønn som blir brukt i fritiden. Det er gjennom fritiden den alminnelige lønnsarbeider realiserer seg selv. Familien som er en del av fritidssfæren kan være selve målet for arbeidet. Arbeid som et middel for å tilbringe tid sammen med familien. Målet kan også ligge utenfor familien, at det er andre aspekter ved fritiden som gir meningen, og familien bare er et delmål hvor reproduktive funksjoner blir ivaretatt (ibid:22).

Karrieremennesket har en motsatt holdning til arbeid. Det er selve arbeidet som er målet, mens fritiden er et middel til å oppnå dette. Selvrealiseringen skjer via arbeidet. Karrieremennesket selger sine kunnskaper og kompetanse til sin arbeidsgiver. ”Det drejer sig om den del av arbejdsmarkedet, hvor der ikke sælges tid til overenskomstaftalt tarif. Det, der handles, er tværtimod *konkrete funktioner*, såsom ledelse, produktudvikling og management, der betales efter individuelle kvalifikationer og opnåede resultater” (ibid:20). For karrieremennesket faller familien, som er en ramme for fritiden, inn under det som er midlet. Fritiden blir der hvor man samler krefter for å prestere i arbeidet og familien har en viktig funksjon i rekreasjonen.

Den tredje livsformen, som er den selververvende, har ingen klar deling mellom arbeid og fritid. Skillet mellom arbeid og fritid som middel og mål har ingen betydning i livsformen.

”Det skal være en type, hvor de arbejdende mennesker ikke blot leverer deres arbejdstid til en fremmed, men hvor de selv besidder virksomheten og udgjør dens arbejdsstyrke og selv forstår fordelingen af de gjøremål dagen igennem, som muliggør denne form for produktivt liv” (ibid:18). Arbeidet blir et middel som er sitt eget mål. Det er den selvstendig næringsdrivendes livsform, hvor meningen i arbeidet ligger i å forsette å være selvstendig. Familien kan være både en produksjonsenhet og en reproduksjonsenhet gjennom en manglende oppdeling i arbeid og fritid, slik som i familievirksomheter og familiebruk.

Den foreløpig presentasjonen av livsformsanalysen vil utdypes da jeg tar dens begreper i bruk i den avsluttende diskusjonen.

Oppgavens videre utforming

Kapittel 2. belyser transportbransjens oppbygging. Der skal jeg se på en rekke strukturer og vilkår som ligger til grunn for arbeidsdagen til langtransportsjåfører. Kapittel 3. er en redegjørelse for hva arbeidet faktisk består av og hvordan sjåførene forholder seg til yrkets hovedbestanddeler. Deretter går jeg over til å greie ut om yrkeshverdagens konsekvenser i kapittel 4. Hvilke følger et liv i langtransport får for sjåførene, både positive og negative sådan. Videre skal jeg i kapittel 5. behandle hvordan sjåførene blir oppfattet både i bransjen og samfunnet ellers, hvor de kulturelle forestillingene og utenforposisjonen blir det sentrale. Strukturene de opererer under, hverdagens innhold, yrkets konsekvenser og sjåførenes følelse av å være i en utenforposisjon i samfunnet, er til sammen med på å danne grunnlaget for en diskusjon hvordan identitet konstitueres i langtransport i kapittel 6. Til slutt i oppgaven skal jeg prøve livsformsanalysens begreper på resultatene av undersøkelsen.

2. Langtransport

I dette kapitlet skal jeg se på noen faktorer og forhold innen langtransport som i stor grad kan være bestemmende for sjåførenes hverdag. Jeg vil fokusere på noen generelle trekk ved bransjen pluss lover og regler. .

Rammevilkår og strukturer i bransjen.

Transportbransjen er på mange måter en uoversiktlig bransje. Ved bruk av en vid definisjon av begrepet transport kan for eksempel alt av persontransport, terminalarbeid og avisbud falle inn under begrepet. I en slik vid definisjon vil alle som er ansatt i en bedrift som har transport som hovedbeskjeftigelse være ansatt innen transportbransjen. I denne oppgaven tar jeg hovedsakelig for meg ett segment av transportbransjen. Selv om jeg konsentrerer meg om bare en yrkesgruppe innenfor segmentet godstransport, er det hensiktsmessig å se på hvilke rammevilkår og strukturer som preger denne delen av bransjen. Det jeg skal gjøre rede for i denne delen er: Hvem er aktørene i denne bransjen? Hvilke ansettelsesforhold er vanlige? Hvordan er lønnsforholdene? Hvilke lover og regler må sjåførene forholde seg i sin arbeidsdag?

Aktørene

Innen transport finnes det mange internasjonale store aktører. Mange av disse opererer også i det norske markedet. Spesielt det europeiske markedet er i ferd med å bli ett samlet marked for transport. I og med at jeg kun har intervjuet norske sjåførere om deres hverdag, er det den norske transportbransjen jeg her skal beskrive.

Den norske transportbransjen er dominert av noen få store transportbedrifter, som til dels legger premissene for hele bransjen. Gjennom oppkjøp og fusjoner har det blitt det blir færre, men større aktører som dominerer. Det kan til dels være vanskelig å holde tritt med alle sammenslåingene og hvem som har eierinteresser hvor, hvis man ikke holder seg jevnt oppdatert. De store transportbedriftene satser på å tilby et variert utvalg av transporttjenester, slik at de kan transportere alt fra en liten konvolutt til en stor skipspropell. Gjennom å være totalleverandør av transporttjenester satser de på å ta større andeler av markedet. De har da gjerne frakt per luft, sjø, land og jernbane. Bedrifter som DHL, Shencker, Tollpost og Nor-Cargo/Posten dominerer det norske transportmarkedet. I tillegg til de rene transportbedriftene er det vanlig i mange store selskaper å ha egne transportavdelinger. Dagligvarebransjen er et eksempel hvor det er vanlig å drive egentransport.

De store aktørene i det norske transportmarkedet har relativt få egne ansatte langtransportsjåførere. Det har vært en utvikling innen bransjen fra at transportørene eide bilene sine selv og hadde ansatte sjåførere, til at det er mer vanlig å leie inn tjenester fra mindre transportører. De største selskapene har gått fra å være arbeidsgivere for sjåførene til å bli oppdragsgivere. Så selv om de kjører fast for en oppdragsgiver med en bil som har firmaets logo, betyr det ikke nødvendigvis at de er ansatt i det firmaet. Sjåførene er som oftest ansatt hos en bileier, og det er de som da har arbeidsgiveransvar for sjåførene. Nesten alle informantene hadde erfaring fra å kjøre for en større transportør, mens de var ansatt hos en bileier med noen få biler. Noen sjåførere er også direkte ansatt hos de større transportbedriftene. Blant andre har Posten en del biler de eier selv, og som de har ansatte sjåførere til å kjøre. Men det er heller unntaket enn regelen. Mange langtransportsjåførere er også ansatt innen bussnæringen, det vil si at de er ansatte i selskaper som har buss som hovedbeskjeftigelse, men som også driver godstransport. Det finnes en del mellomstore transportbedrifter som spesialisere seg mer på enkelte typer av transport, og dermed blir mer nisjepreget. Ved å være mer spesialisert er de ikke så sårbare for konkurransen fra de store transportørene. Her er det også normalt å ha egne ansatte og at selskapene eier bilene selv.

Det er ganske vanlig at bileiere i Norge har to-tre biler, og kjører en av dem selv. De fleste bileierne eier mellom en og ti biler. Dette sa en representant for en arbeidstagerorganisasjon som organiserer langtransportsjåførere:

Geir: En av de tingene som gjør bransjen vanskelig er nettopp det at den er så uoversiktlig. Det er et stort antall bedrifter og bileiere, altså småbedrifter med kanskje to-tre-fire biler. Bransjen er jo fullstendig deregulert, altså i likhet med andre bransjer er det fritt fram og det er veldig lett å bli bedriftseier i den bransjen. Det kreves ikke noe annet enn at bileieren tar et løyvekurs og legger en bankgaranti på bordet så har han løyve. For da er det kun økonomi som begrenser hvor mange biler han kan kjøpe seg og hvor mange sjåførere han kan ansette. Og det betyr jo at veldig mange, spesielt av de mindre bedriftene, så er det lite kunnskap om arbeidsrettslige og avtalemessige forhold. Og det er bransjen, store deler av bransjen preget av. Du vil finne relativt sett flere i den bransjen som ikke har arbeidsavtaler og så videre, enn du finner i andre bransjer. Uten at jeg dermed sier at jeg kan dokumentere det for det er det så lite dokumentasjon på.

Representanten fra Norsk Transportarbeiderforbund mener at de mange småbedriftene gjør at bransjen blir uoversiktlig. Ansatte sjåførere har der heller ikke samme type vern som

det er vanlig å ha i større bedrifter. Bileierne bygger seg gjerne gradvis opp, med en bil først som de kjører selv. Hvis de lykkes godt med det, investerer de kanskje i en bil til og ansetter en sjåfør til å kjøre den. Som informanten nevner er det ofte det økonomiske som avgjør hvor mange biler de enkelte eier. Ved å eie flere biler sprer de risikoen og er ikke like sårbare for uforutsette hendelser. At en bil blir stående i to uker er mye mer alvorlig for en som kun eier den ene bilen, enn en som eier fem. Transportbedriftene og bileierne har kontrakter hvor det står hvor mange biler de skal stille til disposisjon innenfor bedriftenes systemer. De fleste bileierne baserer seg på kjøring for en bestemt transportør og er da helt avhengige av å levere de tjenestene de er kontraktbundet til. Konkurransen er hard for disse få-bileierne, mange går så vidt rundt. Eddy Nehls (2003:47) viser til at det finnes en illojalitet blant bileierne i Sverige hvor de underbyr hverandre for å sikre kjøring. Dette fører til å holde prisene nede. Jeg ser ikke bort i fra at det kan forekomme også i Norge. Marginene er små og inntjeningen er liten. En av mine informanter fortalte dette:

Lars: ... Har en svoger som har lastebil selv, og dem har bygd seg opp et verksted, en verkstedhall. Det er en familiebedrift hvor kona er befrakter og får inn lass, og han driver og reparerer for harde livet. Har aldri noe fritidsproblem. Og han har da vel gående en 3-4 biler. Men jeg ser bare med dem, så det kreves en del og. Og takket være hans dyktige kone så får dem det til å gå rundt. Dem er dyktig begge to, men det er ikke bare han som kjører, men det er jaggu like mye hun som administrerer.

Det er ikke uvanlig med familiebedrifter innen transport, spesielt blant småbedriftene, men også noen større aktører har utgangspunkt som familiebedrifter. Det er eksempler som ovenfor hvor ektepar driver firmaer sammen, men det er også normalt med flere generasjoner aktive innen samme bedrift.

Noen langtransportsjåfører er også selvstendige næringsdrivende uten å eie egen bil. De leier ut sine tjenester til en bileier/arbeidsgiver mot en prosentsats av innkjørt på bilen de kjører.

Lønnsforhold

Lønnsforholdene er ganske spesielle innenfor langtransport. Dette svarte representanten fra en arbeidstagerorganisasjon da jeg spurte han om tariffen i langtransport:

Geir: Lønnssystemet i langtransport, er basert på. Det er litt spesielt, fordi at det er basert på at du har en kombinasjon av ei

timelønn som går døgnet rundt fra du forlater stasjoneringsstedet ditt, og til du er tilbake. Langtransport er definert som turer med planlagt overnatting. Hvis du kjører herfra til Paris, så vil det si at fra du starter arbeidsdagen med og laste opp bilen, i Oslo, og til du er til bake igjen i Oslo, så har du en timesats som går 24 timer i døgnet, enten det er lørdag eller søndag eller hva det er for noe. Den timesatsen på utlandet da så er den nå pr 01.04 så er den på 38,25 kr pr time. Så får du tillegg 45 øre pr kjørte kilometer. Hvis du sier at en trailersjåfør, bare for å ta et tall da, la oss si at han kjører 1200 mil i, pr måned, Det er et tall som mange oppgir, til meg som et tall. Så vil du da komme ut med. (pause pga regning på tallet) Da vil du komme ut med, med 25 500 i brutto, pluss dietten da, du skal ha en diett på 250 kr i tillegg. Sånn rundt 30 000 med dietten, men det kan være ganske store variasjoner.

I følge representanten fra arbeidstagerorganisasjonen har de fleste sjåførene ikke et tarifflønnssystem, men et system som går på prosentlønn. Det vil si at de får en viss prosent av brutto innkjørt på bilen. Et prosentlønnssystem er prestasjonsbasert og har flere uheldige sider. I et trafiksikkerhetsmessigperspektiv er det ikke bra i og med at sjåførene har muligheter til å få høyere lønn ved å bryte lover og regler de er underlagt. En annen side ved systemet er at det er vanskelig for sjåførene å vite om de får riktig lønn, da sjåførene ikke vet hvilke priser som er avtalt. I tillegg til tarifflønn og prosentlønn er det også sjåførere som har fastlønnssystem, da gjerne basert på tariff.

Lover og regler

Som alle andre arbeidstagere i Norge er langtransportsjåfører underlagt arbeidsmiljøloven, men de har også en egen forskrift som omhandler arbeidstid. I tillegg må de også forholde seg til kjøre- og hviletidsforskriften. Disse forskriftene regulerer sjåførenes hverdag. Forskriften om arbeidstid for sjåfører begrenser den daglige arbeidstiden til 13 timer. Sjåførene har ikke lov til å kjøre i 13 timer, men den totale arbeidstiden innbefatter kjøring, lossing og lasting, pauser og venting. Arbeidsdagen skal ikke overstige 13 timer, og dette blir regnet fra sjåføren setter i skiven sin ved starten av en arbeidsdag.

Geir: Ja, nå er det kommet en forskrift om arbeidstid for sjåføren. Som sier at den totale arbeidstida, inklusive da kjøretiden ikke sant, ikke kan være lengre enn sånn og sånn. Og da må man ta og definere hva er arbeidstid. For, som sjåfør så vil du ha en del, altså pauser eller stopp som du ikke har kontroll over, så har du noen pauser som er fast som du har kontroll over. Nå har man da satt noen avgrensninger, og så har da arbeids- og inkluderingsdepartementet sagt at den forskriften

på arbeidstid skal implementeres i arbeidsmiljøloven sånn at da arbeidstilsynet får adgang til å foreta kontroller i bedriften. Høres veldig bra ut på papiret, men i praksis vil det ta utrolig lang tid før det fungerer, for at arbeidstilsynet, har ikke kontrollapparat som overhodet er stort nok til å kunne gjøre det.

Hovedtrekkene i kjøre- og hviletidsbestemmelsene er: Maks kjøretid per døgn er 9 timer, som kan utvides til 10 timer to ganger i løpet av en ukes periode. Man kan ikke kjøre lengre enn 4,5 timer av gangen og må da ha en påfølgende pause på minst 45 minutter før en kan kjøre videre. Det er også regler for døgnhvile og ukehvile. Man må ha en 11 timers sammenhengende døgnhvile og 45 timers sammenhengende ukehvile. Dette er de grove trekkene i bestemmelsene, men det er muligheter for å gjøre det annerledes. Ved å ta igjen hvile i de påfølgende ukene kan man korte ned på døgnhvilen og ukehvilen. Sjåførene plikter selv å holde orden på disse reglene og planlegge sine dager slik at de overholder dem.

I likhet med alle andre trafikanter på veiene må også langtransportsjåfører forholde seg til veitrafikkloven. Bestemmelsene om sikring av last, som er en del av veitrafikkloven, er spesielt viktig for langtransportsjåfører. Det er til en hver tid sjåføren som er ansvarlig for at godset på bilen er forsvarlig sikret.

I denne delen har jeg vist hvem som er aktørene innefor transportbransjen, og da spesielt innenfor det segmentet av transport som de fleste av sjåførene jeg har intervjuet hører hjemme, nemlig innenfor godstransporten. Jeg har pekt på at sjåførene er som oftest ansatt hos få-bileiere, men kjører for større transportører. De vanligste lønnsforholdene til sjåførene har jeg vært innom. Jeg har også sett på de bestemmelsene som regulerer hverdagen til sjåførene.

3. Arbeidshverdag i langtransport

Dette kapitlet tar for seg arbeidshverdagen i langtransport. I forrige kapittel presentert jeg en rekke faktorer og forhold som er med og legger premissene for deres hverdag. Nå skal jeg undersøke hvordan arbeidshverdagen i langtransport er og hvordan sjåførene selv oppfatter den. Kapitlet har fire hoveddeler. Først skal jeg presentere forskjellige måter å kjøre langtransport, som kan gi veldig ulike hverdager. Deretter skal se nærmere på sjåførenes forhold til lastebilen som arbeidsredskap, arbeidsplass og hjem. Veien er også en vesentlig del av sjåførenes hverdag og holdninger til den skal behandles i den tredje hoveddelen. Til slutt vil jeg undersøke hvilket forhold sjåførene har til de reglene som jeg presenterte i forrige kapittel.

Ulike måter å kjøre langtransport

Selv om det er opplagt at en viktig del av langtransportsjåføryrket handler om å kjøre lastebil, så er det store forskjeller i hva arbeidsdagene består av. Jeg skal her se nærmere på varianter av det å være langtransportsjåfør.

Geir: Ja og det er nok også noe som særpreger bransjen at, det er enorme forskjeller, både på lønns- og arbeidsvilkår, og hvilke betraktninger man har. Vi skiller jo i utgangspunktet mellom, sånn grovt sett, tariffmessig sett da så skiller vi bare i to grupper. Du har nærtransport som er daglige turer, og så er det langtransport. Men innenfor der igjen så er det jo alle mulige variasjoner. Du har dem som kjører tankbil, du har dem som kjører bulk, du har dem som kjører kjøtt og, melk og, gudene vet, ikke sant. Du har dem som kjører det vi kaller løskjøring som nærmest kjører gjennom sentralen og nærmest fungerer som en taxi bare at det er varer de kjører. Og du har den som har faste ordinær kjøreruter, har kjørt den samme ruten år etter år. Så det er enorme variasjoner altså.

Man kan se på ulike måter å være langtransportsjåfør gjennom å stille spørsmålene: *Hva* kjører de? I betydningen hva slags godstype de frakter. *Hvor* kjører de? Innenlands- kontra utenlandskjøring kan gi veldig ulike rammer for arbeidet. *Hvordan* kjører de? Skillet mellom linje- og løskjøring er her sentralt.

Godstyper

Hva sjåførene kjører er i stor grad strukturerende for deres hverdag.

Peder: Ja altså, når en driver og kjører stykkgoods så må man bruke hode og krefter på en annen måte enn vi gjør da. For vi, vi har innarbeidet oss i og med at vi kjører matvarer og melk da, for det meste melk, fløte, alt som er flytende som flyttes. Som blir flyttet da, sånn fabrikk og meieri i mellom. Så må jo vi jobbe på en litt annen måte, vi bruker jo, må passe på vedlikehold av tanker innvendig og utvendig, renslighet kan du si, det går først da. Vi har det problemet med vårt lass, og så de andre har problemer med ja, å stable, og tenke på at det skal jeg ha ut først og det sist og slike ting så, det er stor forskjell da egentlig. ... vi har jo ansvar for last. Altså for å si det, styrken på vedlikeholdet du har gjort før du laster da, er jo det som bestemmer om varen er, er matvarer når du skal levere for å si det på den måten.

Peder snakker her om forskjellene mellom å kjøre stykkgoods og flytende melkeprodukter. En som kjører stykkgoods må kanskje laste opp bilen sin selv med truck og håndkraft. Stykkgoods er grovt beskrevet forsendelser med ett mindre antall kolli. Godset kan variere mye i størrelse og vekt, men hver enkelt forsendelse består som regel av få kolli. Forsendelsene blir samlet opp og lastet på en bil med annet gods som skal samme vei. Ved stykkgodskjøring er det viktig at sjåføren er oppmerksom på at alt blir riktig ved lasting og lossing, da det ofte totalt sett blir mye å holde rede på. Godset må være riktig plassert på bilen i forhold til vekt, og med hensyn til hvor det skal lastes av hvis sjåføren har flere losseplasser. Det er for eksempel ikke veldig praktisk at det som skal først av er innerst på bilen. Slike ting trenger ikke sjåføren av tankbil med flytende melkeprodukter å tenke på. Hans utfordring ligger i å være nøye med hygien før han laster opp. Lastingen er ikke noe aktiv prosess for sjåføren i og med at det styres ved hjelp av maskiner. Når det er lastet opp må det holdes riktig temperatur på tanken for at ikke varene skal bli ødelagt.

En av informantene kjører for det meste hus, dette foregår ganske annerledes enn både tankbil- og stykkgodskjøring. Når man kjører elementer til ferdighus, er sikring av last en av de viktigste oppgavene. Lasting blir gjort ved hjelp av kran, så må man sikre elementene slik at de står stabilt på hengeren. Lossingen blir en del av oppføringen av huset, man løfter elementene av og plasserer dem der de skal stå i det ferdige huset. Dette skjer i samarbeid med snekkere og tar forholdsvis lang tid sammenlignet med annen type lossing.

Andre godstyper krever at transporten kommer fort frem. En av sjåførene sa dette om de som kjører fersk fisk over fra Vestlandet til Østlandet:

Stig: Jeg ser det, hvordan kjørestilen deres er, hvordan det er lagt opp. Hva slags type transport de driver. Derfor kaller vi de, de som kjører fisk da, for de kaller vi fiskeambulanser. (Latter) Det hender seg det kan gå litt fort i svinga. Men der er det lagt opp sånn. Helt bak mål mener jeg.

Langtransportsjåfører som driver med thermotransport har ofte strengere krav til tidsfrister. Det å kjøre ferskvarer gir i så måte en ekstra utfordring for sjåførene. Hvis det ikke blir holdt riktig temperatur på varene eller de ankommer for sent, kan i verste fall kundene nekte å ta imot varene. Denne uttalelsen illustrerer hvordan det kan være.

Stig: Ja, det er spesielt for de som kjører ferskvarer. Spesielt disse, det vi kaller fiskeambulanser (Latter). De sitter og laster i Nord-Norge flere plasser i Troms ikke sant, som skal være for eksempel i Bretagne da og da, på brygga klokken seks og er der klokken sju, så kan du bare kaste fisken på sjøen.

Disse eksemplene er ment å vise at det finnes et bredt spekter av godstyper, og at hva sjåførene frakter har direkte innvirkning på deres arbeidsdager. De ulike typene gods sjåførene har på bilene sine stiller krav til kompetanse. For en som kjører stykkgoods til vanlig er det ikke bare å gå inn og kjøre tankbil uten å få grundig opplæring i det først, eller omvent. En del typer frakt krever at man har en formell skolering og ett utstedt kompetansebevis. For håndtering av farliggoods må man for eksempel ha gjennomført et obligatorisk kurs. Ulike godstyper gir altså ikke bare ulike hverdager, men det gjør også at sjåførene må tilegne seg en del kompetanse for å kunne frakte godset på en sikker og forsvarlig måte.

Innenlands- eller utenlandskjøring

I tillegg til *hva* sjåførene kjører, har *hvor* de kjører også stor betydning for hverdagene i langtransport. Hovedforskjellen går her på om de kjører innenlands eller utenlands. Det å kjøre på utlandet er, i følge mine informanter, vesentlig forskjellig fra kjøring i Norge.

De fleste sjåførene som kjører fast på utlandet er gjerne ute 2-3 uker av gangen. Det gjør at de ikke har mulighet til å komme hjem hver helg, og må da ta sin ukehvile der de er. Utenlandssjåførene har derfor mesteparten av sin fritid utenfor Norge. Blant de som kjører i Norge er det derimot mer vanlig å være hjemme hver helg. Det å kjøre på utlandet kan gi en arbeidssyklus hvor man har minimalt med tid hjemme:

Eva: Jeg var ute 3 uker, også var jeg hjemme lørdag, fredagen og lørdagen, også lastet jeg opp igjen så dro jeg igjen. Så var

*jeg borte i 3 uker. Også kom jeg hjem og var hjemme. (latter)
Fredagen og lørdagen og lastet opp igjen på søndagen.*

Veien og fasilitetene rundt veien går ofte igjen når langtransportsjåførene sammenligner kjøring i Norge kontra utlandet.

*Eva: Det er ganske stor forskjell, Europa der setter du bare på
cruisekontrollen, den cruiser nedover.*

Det å kjøre på utlandet gir en annen måte å kjøre, spesielt hvis man setter det flate Mellom-Europa opp mot det kuperte landskapet i Norge. Det blir en helt annen kjørestil på motorveier med flere felt, sammenlignet med smale fjellveier i Norge. Noen foretrekker å cruise på de europeiske motorveiene, mens andre finner mer utfordring i å kjøre i Norge

*Gunnar: Ja, det er jo finere å kjøre i Norge enn å kjøre nedover
Danmark der det er flatt og kjedelig. Så det, nei det, veiene ja.
Det er jo litt mer spenning å kjøre i Norge da enn å ligge og
kjøre motorveiene nedover Europa, litt mer utfordring.*

Gunnar er også inne på et annet moment som skiller utenlandskjøringen fra kjøring i Norge, men hvor han foretrekker forholdene på kontinentet:

*Gunnar: Men det er jo, eneste ønske man har er at en må få
bedre, bedre forhold langs veien enn det finnes i... Det er ingen
som frivillig går inn på et sånn der toalett langs veien i dag.
(...)i alle fall på vinterstid, da er de jo helt elendig. Det er noe
bedre på sommeren da men.(...) du går jo inn på caféer og
bensinstasjoner, bensinstasjoner begynner jo å komme seg vet
du. Der lager de jo til med dusjer og sånt, men det er jo langt
igje..., langt igjen til europeisk standard der. Sånn som nedover
Europa der har du egne anlegg da, ja du kan vaske klær, du kan
dusje, få mat, fylle diesel og alt sånn men, du må jo betale for
det da, men da er det i alle fall rent og fint så.*

Det er ikke bare selve veien som gjør at det kan være ganske stor forskjell på å kjøre i Norge og på utlandet. Men også fasilitetene rundt. Mange av mine informanter er svært kritiske til veiene i Norge og forholdene rundt veiene, dette skal jeg komme mer inn på senere i kapitlet.

Linje- eller løskjøring

En tredje faktor som er bestemmende for sjåførenes hverdag er *hvordan* de kjører. I den forbindelse vil jeg her se på forskjellen mellom linje- og løskjøring. Mange kjører faste ruter, som blir kalt å kjøre linje. Det kan for eksempel være å kjøre fast på strekningen Oslo – Stavanger. Dette gir en oversiktlig hverdag fordi sjåføren alltid vet hvor han/hun skal kjøre.

Hvis en skal kjøre til Oslo på mandag, så blir det tilbake til Stavanger på tirsdag. Over tid så blir da sjåførene veldig godt kjent med strekningen, og kjenner de stedene man må være spesielt oppmerksom. Rent sikkerhetsmessig er dette en fordel, da særlig vinterstid hvor veiforholdene i Norge kan være skumle. Det gjentar seg gjerne år etter år hvor det blir glatt og farlig. Sjåfører som kjører linje sitter etter hvert inne med spesialkunnskap om den distansen de kjører. De kjører kanskje ikke alltid samme vei mellom byene, men stort sett velger de den veien de etter erfaring mener går raskest å kjøre. Vær, føre, årstid og trafikk kan være avgjørende for valg av vei.

En annen side ved det å kjøre linje er at man har mulighet til å unngå å bo i bilen. Blant de sjåførene jeg har snakket med, som har erfaring med linje kjøring, er det ikke uvanlig at arbeidsgiver disponerer en leilighet eller hybel på et av stedene man har linje kjøring mellom. Eller det kan også være at sjåførene selv bor på et av stedene slik at de bare behøver å sove i bilen annenhver natt. Her er det også variasjoner, men det er mulig å innordne seg slik at man ikke må bo i bilen hver natt i arbeidsuken. Skillet mellom arbeid og fritid blir mer markant hvis man har mulighet til å forlate bilen og bli borte inntil neste arbeidsdag begynner. Yrket får i disse tilfellene ikke så stort preg av å være en livsstil. Selv om man aldri sover på samme sted to netter på rad i arbeidsuken, får man likevel følelsen av å forlate jobb og dra hjem for dagen.

De som kjører linje opplever en stor bestandighet i type gods de kjører. I Norge går det for eksempel mye fisk fra Vestlandet mot Oslo, og frukt og andre matvarer går motsatt vei. Sjåførene laster og lossar ved et begrenset antall mer eller mindre faste steder. Noen har bare en plass å laste og en plass å losse, mens andre har flere. De som har en rekke steder å losse og laste er avhengig av hjelp for å få godset frem til bestemmelsesstedet. Det er etter hvert blitt ganske vanlig med såkalte losere som kjører ut godset som er på bilen og henter inn nytt til neste tur. En del opererer med en los i begge byene man kjører mellom. Losene overtar bilen full av gods når den ankommer, og leverer den fra seg opplastet med gods som skal motsatt vei. Losene driver ikke med langtransport, men leverer og henter lokalt. Spesielt de som har mange steder å losse og laste, er avhengig av en slik ordning på grunn av de begrensingene som ligger i kjøre- og hviletidsbestemmelsene og arbeidsmiljøloven.

Det som blir motsatsen til å kjøre linje, hvor en alltid kjenner ruta, er såkalt "løskjøring". Disse sjåførene vet bare fra oppdrag til oppdrag hvor de skal. Slik type kjøring gir store utfordringer, blant annet på når det gjelder å planlegge sin fritid. De kan få i oppdrag

å kjøre et fiskelass til Spania, og kanskje ikke vite hva returlasset innebærer. Verken hva, når eller hvor de skal laste. Det betyr at når de drar hjemmefra, så vet de ikke nødvendigvis hvor lenge det er til neste gang de har mulighet til å dra hjem. Returlasset kan like gjerne gå til et annet land enn Norge. Det er kostbart å kjøre med tom bil, derfor prøver man alltid å få lass i nærheten av der man loss. Det gjør at sjåfører ofte får mye venting, de kan bli stående i ro i flere dager i strekk for å vente på lass. Denne tiden er sjåførene fri til å disponere slik de vil, men de må alltid være klar til å kjøre videre, noe som gir begrensninger i hva de faktisk kan gjøre.

Langtransportsjåfører som driver med løskjøring kan bo i bilen i flere uker i strekk. Sjåførene har mulighet til å legge seg inn på hotell eller annen overnatting hvis de blir ”strandet” nede på kontinentet i en helg. Det er kjøreforbud for lastebiler i helgen i enkelte land. I Tyskland er det f. eks hver søndag et forbud på enkelte veier. Slike forbud må sjåførene kjenne til slik at de kan planlegge ut fra dem. Kjøringene er ofte lagt opp slik at man har leveringer på mandags morgen, og da er det om å gjøre å være i nærheten av losseplassen før kjøreforbudet trer i kraft. Hvis man blir tatt i å bryte forbudet vanker det bøter.

Innenfor løskjøring varierer laste- og losseplassene mer. Det gjør at sjåførene blir godt vant til det å finne frem på ukjente plasser. Gps og mobiltelefon er hjelpemidler som gjør at det i dag er lettere å finne frem enn det var før. Det kan likevel oppstå problemer med å finne losse- og lastelokasjoner. Jeg har selv vært med en sjåfør på en leveranse hvor selv Opplysningen ikke kjente adressen fordi veien var så ny.

Kim: Nei altså, så lenge jeg kjører stykkgoods, så greier jeg alltid å finne en eller annen adresse på omtrent hver eneste tur der jeg aldri har vært før. Det er, det slår ikke feil altså. Der er jeg flink, synes det kartet hvis jeg skulle prikke ut på kartet hvor jeg har vært hen, så greier de pinadø å finne en innimellom. Altså, som jeg ikke har vært.

Selv om jeg til nå har poengtert forskjeller mellom de som kjører linje og de som driver med løskjøring, så er det også en rekke fellestrekk ved de to ulike måtene å kjøre langtransport på. Jeg har bevisst kontrastert dem, for å få frem forskjellen mellom de rene linjesjåførene og de rene løskjørerne. Det er for eksempel vanlig at de som driver med løskjøring har en del faste turer de tar innimellom. Selv om de ikke kjører fast mellom to byer, kan de ha enkelte turer de tar med jevne mellomrom. Det er ikke alle som kjører linje som bruker bare en dag på den strekningen de kjører. Det er også linje hvis man kjører Oslo –

Amsterdam fast. Et annet eksempel er å kjøre fisk fast mellom Ålesund og Italia. Selv om kanskje ikke sjåfører vil se på det som linjekjøring er det også en fast kjøring. Jo lengre den faste kjøringen er, jo mindre sjanse er det for at sjåførene selv ser på det som linjekjøring.

Jeg har pekt på at det er en del ulike faktorer som er med og avgjør hvordan hverdagen til langtransportsjåførene er. *Hva* de kjører, *hvor* de kjører og *hvordan* de kjører kan ha ganske stor betydning. Men det er en del som er felles for alle langtransportsjåførere uansett disse faktorene. Jobben handler i stor grad om det samme for alle langtransportsjåførere, nemlig å kjøre lastebil med et eller annet innhold over lange avstander. Hverdagen til sjåførene er ute på veien, de må forholde seg til med trafikanter, kø og de samme reglene. Nesten alle har tidsfrister å forholde seg til, og oppdragsgivere og kunder som blir sure hvis leveransene ikke kommer til riktig tid.

Lastebilen

Bilen er sentral i hverdagen til alle yrkessjåførere og særlig for de som kjører langtransport. Langtransportsjåfører flest tilbringer mesteparten av døgnet i og rundt lastebilen enten de sover i den eller ei. Forholdet mellom sjåfør og lastebil er nært. I denne delen skal jeg behandle lastebilen som et arbeidsredskap, en arbeidsplass, og som et hjem.

Thomas: Nei, det er mange ganger sånn at du får utlevert en bil, vær så god og kjør! Enkelte bileiere dem, for jeg har aldri hatt bilen selv. Men enkelte bileiere dem er jo forferdelig striks med det her at det er nesten så du ikke får dra med deg annet enn det helt nødvendige, for at bilen skal se akkurat sånn ut når du forlater den som når du får den. Og andre igjen dem har skjønt det at vi er individualister alle sammen, og vil gjerne forme arbeidsplassen vår, for det er jo det det er. (...) For det første har jeg har hatt veldig lyst til og fått meg ny bil en gang. For det har jeg aldri hatt, jeg har bestandig tatt over bilen etter andre. Og den har jo, (humring) allerede da fått sitt preg på forrige kjører, sjåfør. Jeg har nå prøvd i alle fall inni lastebilhytta så har jeg. Du vet jeg er litt glad i sånne duppeditter og diverse ting (humring) som gjør at det her er, er min arbeidsplass. Og, men utover det så har en egentlig liten påvirkning av om en får for eksempel et skapsett¹ istedenfor kapellsett eller. Nei, sånn sett så er det og, mange ganger så er det nå. Det er enkelte biler som dem kaller for Percy(?), det er sånn at det. Jeg liker biler som har boggieakslingen bak drivakslingen, men så er det noen som har den foran, og det synes nå jeg er, er egentlig noe herk da men. Men nei. Vær så god her har du redskapen, bruk det,

¹ Her refererer informanten til ulike type hengere. Skap har faste vegger og tak, mens kapell har pressening.

hvis ikke finn deg noe annet! (...) Også er det og de bileierne som skjønner det at hvis jeg skal beholde den sjåføren, så må han få lov til å være med på å utarbeide for eksempel et nytt sett eller hva det nå er for noe. Og da kan ikke jeg forstå noe annet, da må det, det må være liksom himmelrike. (latter) For det å få lov til å utarbeide sin egen arbeidsplass det er ikke alle forunt.

Dette sitatet viser ganske bra hvordan informantene forholder seg til lastebilen. Spesielt kommer skillet mellom bilen som arbeidsredskap og arbeidsplass tydelig frem. Når han snakker om bilen som et redskap er det hele bilen han snakker om, og det er bilens utseende og kjøreegenskaper han først og fremst refererer til. Mens uttalelsene om bilen som arbeidsplass går på det som er på innsiden av lastebilhytten. Før jeg går nærmere inn på bilen som redskap, arbeidsplass og hjem, så er det viktig å poengtere at det mest avgjørende for sjåførenes forhold til bilen, er deres bestemmelsesrett over den.

Innflytelse over lastebil

Sjåførenes holdninger til lastebilen henger nøye sammen med deres bestemmelsesmuligheter over lastebilen. Hvis sjåførene ikke eier bilen selv, noe som ingen av mine informanter gjorde, så må de egentlig bare kjøre det de får utlevert. Som sitatet over viser, må de mange ganger bare godta bilen som den er, eller finne seg en ny arbeidsgiver. Lastebilmerke og modell er en avgjørelse som eieren tar ved innkjøp, fargen er som regel gitt av selskapet bilen kjører for. Sjåførene selv har nok synspunkter og preferanser i en innkjøpsprosess, men i liten grad noe avgjørende myndighet. De aller fleste sjåførene har merker og modeller som de liker ekstra godt, men i intervjuene kommer dette lite frem. I hvert fall mindre enn det jeg hadde regnet med.

Sjåfører som får helt ny bil, som de får lov til å være med å utforme og som de er førstesjåfør på, har et helt annet forhold til bilen enn for eksempel de som har overtatt en brukt bil som de må dele på med andre. Førstesjåfør på bil betyr at bilen blir ansett som deres og at de kjører den bilen fast. Sjåfører som er tildelt egen bil har normalt et mer personlig og nært forhold til bilen enn sjåfører som kjører forskjellige biler. Det er ikke uvanlig å se navnet til sjåfører som kjører fast bil på førersiden av lastebilhytta. Selv om de egentlig ikke eier bilen selv, blir den i praksis ansett som deres. Sjåførene refererer til bilene som sine egne og hvis andre kjører bilen sier de at de har førstesjåførens bil. Andre sjåfører føler at de låner bilen av førstesjåføren, ikke av bileieren. Førstesjåfører har normalt sett en større grad av bestemmelsesrett over bilen, men er fortsatt underlagt eierens synspunkter.

Arbeidsredskap

Kim: Bilen er et arbeidsredskap, primært et arbeidsredskap. Så jeg tror ikke noen kommer til å se meg i noe sånn super motivlakkert bil med masse, nei, nei. (...) En pen bil er pent, men det kreves veldig mye fritidsarbeid med vedlikehold, polering, ekstra arbeid. Fordi at, en fin bil som det blir ei ripe på, den blir stygg med en gang. Så det. Og jeg prioriterer faktisk litt annerledes kan du si når jeg har fri, så har jeg fri fra bilen. Da kan jeg sitte og lese og da kan jeg, hvis jeg har veldig god tid så skal jeg gå meg en runde og se hvordan det ser ut i nabolaget der, jeg skal finne ut hvordan vinen smaker, hvordan ølet smaker, maten smaker, mye mer fornuftig det enn også sitte og gnikke bil altså.

Som arbeidsredskap var sjåførene jeg intervjuet jevnt over mer opptatt av kjøreegenskapene til lastebilen enn hvordan den så ut. Motorkraften er den mest avgjørende faktoren av lastebilens egenskaper. Av størst betydning for sjåførene er altså at bilen drar godt. Ellers mente mange av sjåførene at det viktigste var at den fungerte. I at den fungerer legger sjåførene at de hele tiden kan holde bilen på veien, i motsetning til at den står i ro på grunn av reparasjoner. Om bilen er gammel spiller ikke så stor rolle for de fleste sjåførene. Verre er det hvis den er veldig slitt og den må på verksted hele tiden.

Eva: Egenskaper betyr jo ganske bra da, at den er tipp topp stand og at den fungerer som den skal og har bra motor og. Ja, sitte plassen er ok og sånn, også at den er ren og fin og. Ja, det har mye å si.

Selv om flere av informantene hadde kjørt lastebiler med motivlakeringer var ikke det noe som var stor betydning for dem:

Gunnar: Nei der er svært lite, det har jo vært noen biler som har vært lakkert med en slags jåleri, men du vet at det, nei det er ikke noe jeg henger meg opp i, det er ikke noe sånn jeg strever etter å ha. Er det bare helt og rent så er det i grunn godt nok.

I mitt materiale fant jeg liten grad av fiksering på lastebilens utseende. Jeg hadde forventet at sjåførene skulle ha en betydelig interesse for lastebilens ytre, dels fordi Nehls (2003:76ff) påviste stor fiksering på lastebilestetikk blant svenske langtransportsjåførere. Jeg fant dermed heller ikke så mye som tyder på at mine informanter bedømmer hverandre etter hva de kjører, som nevnte Nehls gjorde i Sverige. Det kan bero på at sjåførene ikke var helt ærlige når jeg tok opp det temaet, men jeg tror egentlig ikke at det er der det ligger. Hovedgrunnen til at mine informanter ikke bedømmer hverandre etter lastebilens estetikk er, slik jeg tolker det,

deres mangel på innflytelse over den. I materialet til Nehls inngikk det flere selveiende sjåførere, og det kan være på bakgrunn av de han har konkludert med at sjåførene legger så stor vekt på lastebilens utseende. En annen grunn til at vi har kommet frem til forskjellige tolkninger kan være at jeg behandler bilen som både arbeidsredskap og arbeidsplass. Som jeg kommer tilbake til senere, så bedømmer mine informanter hverandre mer ut i fra hvordan det ser ut inne i lastebilhytta. Sjåførene jeg pratet med verdsetter en oppstylet lastebil, men de ser ikke nødvendigvis ned på noen som kommer kjørende i et ”gammelt skrap”. For de vet at det er stor sjanse for at sjåføren av den bilen bare har blitt tildelt den. Dette sa Vidar om betydningen av utseendet og egenskapene til bilen:

Vidar: Det betyr veldig mye. For hvis du har skitten bil og sånn der så, med mye støv, så blir du lei av å sove i støvet, spise i støvet. Du har jo en del av hele døgnet i bilen og sånn der. Og da tenker jeg på, på jobben, men så en stygg bil, en utharvet bil, en slitt bil, også kommer du til en kunde så er ikke det så veldig bra. Du må ha en bil som er ren, mest mulig, og ser fin ut og. Det er mange kunder som, også andre som jeg hører, ser du en stylet bil som er stylet fra topp til tå. Ja så tenker den bileieren, han tenker mer på bilen enn han tenker på sjåføren. Og det, det er en del sjåførere som har sagt seg enig i det, at de, de har det ikke så bra som for eksempel jeg har det. Jeg har ikke stylet bil og sånn der. Bileieren han tenker at jeg skal ha det bra også lar vi bilen være som han er.

Selv om han mener at utseendet betyr mye, brydde han seg i liten grad om merket på bilen og årsmodellen. For han var det viktigst at den fungerte, og at den var ren både utvendig og innvendig. I forbindelse med utseendet er det hvordan kundene oppfatter bilen det første han tenkte på. Her kommer sjåførens profesjonalitet inn. Han vet at bilene er et ansikt utad for oppdragsgiveren og derfor burde være finest mulig. En for mye stylet bil kan og gi feil signal om at bilen betyr mer for eieren enn sjåføren gjør. Siden det som oftest er bileieren som bekoster utvendig styling av lastebil kan stylingen si mer om eieren av den enn sjåføren som faktisk kjører den til daglig. En informant sa dette om betydning av lastebilens utseende og egenskaper ute på landeveien:

Trude: Nei jeg. Å ja, det betyr noe det. Det er klart det. Det er jo litt ålreit og, stiligere å kjøre med en bil som ser, ser litt tøff ut, er litt stilig, fin og sånn. Mye, skikkelig run, ikke sånn der på pip, pip. (latter) Så det, det er klart det betyr mye, at du har fin redskap å kjøre med. Det er litt stolthet i det, klart det. For meg så, har jeg tenkt sånn at, har jo et fint sett så er det. Så liksom, i og med at du, det er en del av deg selv så det har jo litt med

*selvfølelsen din å gjøre og. Kommer du med et gammelt
"skramle rækkle" så er ikke det så artig.*

Trude var en av få informanter som mente at utseende på bilen hadde stor betydning. Jeg hadde regnet med å få flere slike svar enn det jeg faktisk fikk. Informanten er inne på koblingen mellom bil og sjåfør. Bilen blir som en del av sjåføren og bilens utseende har da innvirkning på selvfølelsen. Trude mente ikke at sjåførene direkte bedømmer hverandre etter redskapet, men samtidig at man tenker at det kan være en sammenheng mellom fin bil og dyktig sjåfør.

Arbeidsplass

Nå skal jeg videre se på bilen som arbeidsplass, det vil si inne i lastebilhytta. Førerhuset er først og fremst arbeidsplassen til sjåførene, det er her de utfører jobben sin som er å kjøre lastebilen. Ei standard hytte på lastebiler i langtransport har to seter med et åpnet område mellom dem. Bak setene er det plassert en seng i "sitte høyde" pluss som regel en nedslagbar ekstra køye. Det finnes gjerne oppbevaringsplasser over frontruta, på dørene og under sengen. I nye biler finnes mange av de funksjonene sjåførene trenger under kjøringen på selve rattet. Der kan de ved hjelp av trykknapper bekvemt styre radio, cruise control og så videre. Instrumentbordet i bilene er avansert og med digitale styringsfunksjoner. I dag er hyttene i nye biler velutstyrte. Kjøleskap, kaffetrakter, og tv er ikke uvanlig å finne i lastebilene. Man kan få levert biler med mange ulike finesser og ekstra utstyr:

Stig: Nå går alt på luft vet du, stol, sete all ting går på luft. Med minne, så når vi har stilt den inn så da. Da står den der med både temperaturmessig sett, kjørestilling og sånn.

En sjåfør sa at hun foretrakk Scania fordi at setet passet henne bra. Kjørestillingen er viktig for sjåfører som sitter i ro i førersetet ni timer hver dag. Sjåførene liker at alt av instrumenter skal være innen en armlengds avstand slik at de ikke må opp av setet for å trykke på brytere. Produsentene av lastebiler har generelt sett lagt mer vekt på utformingen av hyttene de siste årene, og i større grad involvert sjåfører i dette arbeidet. Blant annet hadde Scania en serie hvor de hadde flyttet overkøyen fra bakveggen i hytten til oppunder taket over føreplassen. Dette var ikke særlig populært verken blant bileiere eller sjåfører. I utviklingen av en ny serie har de passet på å ikke gjøre samme tabbe. Derfor involverte de mer enn 1000 kunder i prosessen. *Lastebilen*, medlemsbladet til Norsk Lastebileier Forbund, hadde en reportasje hvor de presenterte en helt ny Scania serie:

Den kritiske køyeplasseringen over frontruten er nå ett avsluttet kapittel, og det åpner mulighet for et godt utvalg i åpne og lukkede skap- og lommeplasser (Lastebilen 04:2004:).

Lastebilhytta er sjåførenes rom på lastbilen, og her har de større mulighet til å sette sitt preg på bilen enn utvendig. De fleste bileierne gir sjåførene frihet til å forme hytta slik de vil. Enkelte eiere er imidlertid ganske nøye på at det skal se bra ut på innsiden også. Hvordan sjåførene kjører har noe å si for hvor frie tøyler de har til å sette et personlig preg på arbeidsplassen sin. Når flere sjåfører deler på bilen begrenser det hvilke tilpasninger den enkelte kan gjøre i hytta.

En av informantene kjører linje mellom to byer i Norge og bileieren har en leilighet i hver av byene som sjåførene disponerer. Det betyr at sjåførene til denne bileieren ikke sover i bilen. Den aktuelle informanten kjører annenhver uke og er da ikke tildelt egen bil. For han blir innsiden av bilen kun en arbeidsplass og ikke et hjem. Han setter seg inn i bilen kjører dit han skal og går hjem for dagen. Forholdet til bilen blir da ikke så nært. Han hadde ikke gjort noe ekstra med lastebilhytta for å gjøre den om til et eget rom.

Hjem

For de fleste som kjører langtransport blir lastebilen også et hjem. Hytta er i tillegg til en arbeidsplass et sted sjåførene spiser, sover og tilbringer mye av sin fritid. For de fleste mennesker er jobb og hjem adskilte sfærer. I langtransport er lastebilhytta rammen for tilværelsen 24 timer i døgnet i arbeidsuken. Hytta er relativ liten og sjåførene som bor i bilen er nøye på hvordan det ser ut rundt dem. På en av turene jeg var med på, opplevde jeg at sjåføren ville at jeg skulle ta av meg på bena før jeg steg inn i lastebilen. Det var riktignok snø ute, og det ville ført til at det ble vått inni hytta. Jeg var på besøk i en annen manns hjem og måtte pent ta av meg skoene før jeg gikk inn.

Erling: Ja det jo ditt andre hjem og jeg føler at en sjåfør tar veldig godt vare på bilen sin. Det er jo, stort sett har du en fast bil å kjøre med. Hvis du liksom byttet på bilene så. Jeg så på det, gikk du inn i en annen lastebil så var det liksom om du gikk inn i en annen manns hjem. Du behandlet bilen der etter og. Jeg hørte en episode om at en sjåfør hadde vært i en annen bil og ikke ryddet etter seg, eller rotet eller ødelagt noe uten å gi beskjed. Så da var ikke den sjåføren veldig populær. Det kan jeg godt forstå og.

Jeg var tidligere inne på at sjåførene jeg har pratet med ikke i noe særlig grad bedømmer hverandre ut fra hva de kjører, men hvordan de har det inni hytta. Dette har sammenheng med

at innvendig i lastebilhytta er det sjåførene selv som styrer. Siden det utvendige på bilen er eierens ansvar, er ikke det noe mine informanter vurderer hverandre ut fra. Hvordan det ser ut i hytta har de fleste sjåfører herredømme over selv. Det er riktignok ikke alle som har anledning eller føler trang til å forandre på så mye. Personlig smak og interesse er en faktor slik som i vanlige hjem. Noen liker å pynte mye og fyller bilen med ”juggel”, mens andre bare vil ha det ryddig:

Stig: Nei det jeg bruker penger på det er god lukt. Men den er ikke full av wunderbaum og perler og sånn, men sånn flaske som du skifter ut etter hvert. Jeg bruker en del tid på å holde rent innvendig, det gjør jeg titt og ofte. Men det er stort sett når du har pause, så er det lettere istedenfor å ta et skippertak en gang i året. Du skal tross alt bo der, og du skal spise der og sove der og. (...) Det blir jo hjem to da. Det er jo der. For å si det sånn, hvis du for eksempel har fått en bot og sånn også skal de ha adressen din, hjemmeadressen din er jo der du oppholder deg mest. Det er flere som har skrevet E6 og sånt noe. (Latter) Og fått et helvetes spektakkel. Men ifølge regelverket så er det der du er mest som er hjemmeadressen din så det. Men det blir hjem to, uten tvil. Så jeg har litt forståelse for de som driver og pynter på juggel og sånn.

”Juggel” blir ofte omtalt i en negativ tone. Flere setter det i sammenheng med sjåfører som kjører uforsvarlig. Det er mye trailereffekter å få kjøpt, slik som vimpler, klistremerker, flagg og lys. Sjåførene har en tendens til å være kritiske til de som overdriver med disse effektene. Hytta er arbeidsplassen til sjåførene, og når den er overlesset med stæsj ser det uprofesjonelt ut i forhold til kunder. Å ha masse effekter i hytta knyttes til et cowboy-image, siden mange av effektene også eksplisitt formidler koblingen mellom sjåfør og cowboy. Jeg satt selv på med en sjåfør som hadde vimpler i lastebilhytten, riktignok i beskjedent antall. På vimplene sto det blant annet convoy buddy, cowboy, general. Koblingen til cowboys skal jeg behandle nærmere i kapittel 5.

Sjåførene jeg har vært i kontakt med, har ganske ulikt syn på hvordan det bør være i ei lastebilhytte, men alle synes det er viktig er at den er ren innvendig. Selv om sjåførene sikkert har ulike terskler for hva de anser som rent, er det noe alle fremhever. Denne kommentaren oppsummerer ganske godt hva sjåførene jevnt over synes er viktigst med bilen:

Trude: Ja, nei det må det jo være, når du bor og er der mesteparten av tiden din, så synes jeg det er helt greit at bilen er ren. Og at den inneholder, eller sånn, noenlunde sånn praktisk. Sånn at en finner igjen ting og sånt da. Jaja, det ble jo fort

uryddig og sånt, men du fikk ryddet opp og, ja hadde det rent rundt deg. Det syntes jeg var veldig viktig. Ikke så veldig mye sånn oppstylet greier, men altså, disse her bilene er jo triste og grå inni da. Så hvis jeg skulle hatt meg, men altså når du får. Det er ikke så mye du får gjort. Ja du kan, sånn som de gardinene, det var moderen til en sjåfør som hadde hatt den før som hadde sydd de da. Ellers så er det ikke så enkelt å få, jo du kan få kjøpt gardiner i utlandet, det kan du. Så hvis jeg ikke hadde hatt det så tror jeg kanskje hadde kostet på meg et par sånne gardiner for at. Du har jo lyst til å ha det litt trivelig da. Det er ikke alltid like trivelig i disse her bilene, sånn innvendig.

Trude kjørte mye på utlandet og var ute lenge av gangen. Praktisk, rent og ryddig går igjen i beskrivelsene om hvordan sjåførene liker å ha det i hytta. Sjåfører som er ute 2-3 uker av gangen må ha med seg skift til den tiden, og da er det praktisk om lastebilen har oppbevaringsplass. Plass til å stue vekk klær og annet utstyr er en av de faktorene som sjåførene setter pris på. Samtidig prøver sjåførene å gjøre det litt hjemmekoselig, for eksempel gjennom noen røde fløyelsgardiner, som informanten over nevner. Hytta er i utgangspunktet grå og trist. Noen gardiner som har litt mer særpreg enn de standard gardinene som kommer med bilen kan være med å omskape den til et mer personlig rom.

Jeg har inntrykk av at sjåførene legger ulik mengde av energi i det å "lage til hytta" slik de vil ha den, ut fra hvor bundet de er til den. For sjåfører som ikke sover i hytta blir den som sagt en arbeidsplass og omtanken i utformingen av den blir deretter. Sjåførene som bare sover i bilen noen netter i uken, vil normalt legge mer arbeid i å få et personlig preg på innsiden av lastebilhytta. Kanskje akkurat ordet hytte er den rette måten å beskrive relasjonen disse sjåførene har til den. De sover regelmessig i bilen, men den blir ikke helt ett hjem likevel, det blir mer likt det forholdet man har til ei hytte. Et sted hvor man kan greie seg med litt dårligere standard og primitive løsninger er ok. Noe annet er det for de sjåførene som alltid sover i lastebilen. Hytta blir som et hjem for disse. Sjåførene vil gjerne legge de samme kriteriene til grunn for utformingen av den som de ville gjort i et "vanlig" hjem. De som liker mye pynt i hjemmet vil gjerne også ha det i lastebilen.

Informantene hadde generelt sett et nøkternt og balansert forhold til lastebilen både som arbeidsredskap, arbeidsplass og hjem. En sa til og med at han så på lastebilen som et "nødvendig onde". Som en avslutning vil jeg vise at det fantes unntak i materialet mitt. En av sjåførene skilte seg ganske kraftig ut fra dette. Dette var en av de yngste sjåførene jeg intervjuet og for henne var lastebilen alt som hun selv sa:

Eva: Åh, det var gutten min (latter). (...) Ja, masse bamser og lys og, ja-ja-ja. (...) Ja, vasker, og ordner, og styrer, og polerer i eninga. Jeg har til og med polert lastebilen min utvendig en gang, og det skal jeg si det var jobb det. (...) Ja. Det var hjemmet mitt. Til og med når jeg var hjemme hos mutteren så gikk jeg å la meg i lastebilen, for jeg fikk ikke sove inne.

Hun utmerket seg med at hun hadde et mer følelsesmessig sterkt forhold til bilen. Sjåføren kjørte på utlandet tidligere, men hadde sluttet å kjøre langtransport da intervjuet ble tatt. Jeg vil karakterisere henne som en lastebilentusiast. Jeg tror ikke det var tilfeldig at dette var en av de yngre sjåførene. Det virket som om de eldre sjåførene hadde vært mer opphengt i lastebilens utseende tidligere i sin yrkeskarriere, men at det etter hvert betydde mindre for dem. En interesse for store biler ligger ofte til grunn for at sjåfører starter i yrket, så hvis jeg hadde intervjuet flere nyrekruttede til bransjen, ville trolig materialet gitt et annet inntrykk.

Veien og livet rundt

Det er ikke bare bilen som er langtransportsjåførenes arbeidsplass, veien er i høyeste grad også det. Naturlig nok har sjåfører i langtransport sterke meninger om vei, slik de fleste andre som ferdes på veiene har. Mens andre kjører bil til og fra jobb, og bruker veiene på fritid og i ferier, har yrkessjåførene sitt arbeid på veien. Det preger også deres synspunkter om vei:

Kim: Ja, du kan si det sånn at når du kjører tre ganger rundt jorda i løpet av ett år, så får du et litt annet syn på om en vei skal fungere om, enn de som kjører, bruker ti år på samme strekningen.

På norske veier

Hvordan veien oppleves fra førerhytta er, bortsett fra sjåførenes dagsform, avhengig av vær, føre, lys, og omgivelsene rundt. Men de viktigste faktorene for sjåførene er likevel standard og vedlikehold. Samtlige av de intervjuede er svært kritiske til standarden og vedlikeholdet på norske veier. Topografien og det spredte bosetningsmønsteret i Norge gjør at man ikke kan ha flerfelts motorvei over alt. Det er noe sjåførene også er innforstått med. Som en av mine informanter sa det:

Stig: Så det er ikke alle steder man kan forlange å ha fullbreie veier, men det hjelper mye på hvis det veidekke som er på den smale veien er i orden i hvert fall.

Sjåføren her har stor forståelse for at man ikke kan kreve å ha like brede veier overalt, men da må i hvert fall det grunnleggende vedlikeholdet være bra. Der veien er smal, mener han at

man må prioritere vedlikeholdet. Størsteparten av kritikken går på hvilken standard og vedlikehold det er på europaveiene og stamveiene som er hovedferdselsårene i Norge. Grunnen til at de er så kritiske til veiene, er at det gjelder deres arbeidsmiljø og sikkerheten i hverdagen.

I bladet TIA Nytt skriver langtransportsjåfør Frank Molstad ett åpent brev som heter ”Hva er en møteulykke?”. Der tar han blant annet opp det med bredden på veiene i Norge. Her er et utdrag fra brevet:

... Vi spør: Når skal det gå opp for rette vedkommende i samferdselssektoren at det er soleklare sammenhenger mellom veibredde og møteulykker. Vi har en samferdselsminister som uttaler at man ikke har budsjettmidler til å bygge veiskuldre på riksveinettet i Norge. Vi kan fortelle at det har man ikke heller ikke på strekninger av europaveinettet! Hva skal til for at man innser at det er tungbilene som holder rullende lager for all varedistribuering i Norge? Det betyr at absolutt alle innbyggere er avhengig av en trygg fremkommelighet for disse bilene. Sikkerhet for sjåførene er det som ligger oss sterkest på hjertet. Bortsett fra at alle møbler, klær, byggevarer og mat er på plass i butikkene er det mennesker som styrer bilene og som sitter med hjertet i halsen, ofte daglig for å sørge for dette (TIA Nytt 03:2004).

Forfatteren av brevet antyder at veibredden er en årsak til de mange møteulykkene vi har i Norge. Han peker på at slik veiene er nå, påfører det sjåførene psykisk stress i deres hverdag. Langtransporten blir også satt inn i et samfunnsperspektiv. Gjennom dens funksjon å fylle butikkhyllene med varer, er alle avhengige av bra veier slik at lastebilene kommer frem.

Størrelsen på trailerne gjør det selvfølgelig ekstra krevende for sjåførene å manøvrere bilene rundt på smale og dårlige veier. Det er absolutt et spørsmål om sjåførenes sikkerhet knyttet til det, men også deres medtrafikanter sikkerhet. Trailere er både lengre, bredere og tyngre enn personbiler, og de kan også være mer ”sårbare” når det kommer til veiens befatning. Sjåførene merker det bedre i hytten når veien er humpete og svingete, enn man gjør i en personbil. De kan være nødt til å kjøre med betraktelig lavere hastighet enn tillatt fartsgrense for å unngå slitasje på bilen:

Trude: Ja den betyr jo veldig mye det. For det at en trailer, altså en vei kan være veldig humpete og være grei for en personbil å kjøre på, men er helt for jævlig med trailer, eller buss. For vi merker alle humper mye bedre, ålreit vi har bedre fjæring, vi har kanskje både ene og det andre, men altså på grunn av

lengden. Så det er klart det at dårlige veier det er pyton det. Humper som en personbil kan kjøre over i 40 der må vi ned i 20, kanskje null for å klare dumpen. For vi har et helt hjul som skal ned i den og så skal det opp igjen. Du må ta det innmari sakte hvis du ikke skal ha for stor slitasje eller ødelegge dekk og forstilling og.

I tillegg til sikkerheten for liv og helse gjennom ulykker kan dårlige vei ha konsekvenser for det materielle og det økonomiske. Sjåførene føler et ansvar for å holde lastebilen i orden, selv om det er lastebileierne som dekker den økonomiske biten ved reparasjoner og vedlikehold. Informantene mine snakket om at enkelte sjåfører utbedret mindre feil på lastebilen selv og brukte egne penger på deler fordi at de ikke ville risikere å ha feil eller mangler på bilen.

Smale veier gjør at sjåførene må være mer bevisste på sine medtrafikanter:

Erling: Du kan bli litt mer stresset hvis du må kjøre en veistrekning som er veldig dårlig og trang. Du må liksom være mer bevisst på andre trafikanter og, hvis det kommer et annet vogntog så må du jo stoppe som regel. (...) Bilistene de kan, ofte så kan de bli skremt hvis det blir for trangt. Det vil igjen å gjenspeile seg etter hva de har lest om lastebilene fra avisa og sånne ting.

Sjåførene av store biler må være ekstra oppmerksomme for det som skjer foran dem. Hvis de ser en annen lastebil eller buss komme imot må de passe på at det er bredt nok på møtepunktet. Må de først begynne å rygge fordi at det er for smalt, kan det fort ta lang tid. På en tur fra Oslo til Bergen jeg var med på, valgte sjåføren en vei som var veldig smal. Han sa selv at han ikke ønsket å møte noen lastebil på en spesiell strekning, for da kunne vi fort bli stående en stund. Dette var heldigvis en lite trafikkert vei på den årstiden så det var ikke så stor sjanse for å møte andre trailere der. Om han tok den ruten spesielt fordi jeg satt på, vet jeg ikke, men det slo meg som en litt unødvendig risiko da det heller ikke var så mye tid å spare på den. Sjåføren holdt ikke høy fart så det var ikke noe reel fare for sikkerheten, men veien var jevnt over for smal til at to vogntog kunne møtes. Den aktuelle strekningen var mellom Hol og Aurland. På siste del av strekningen gikk veien forholdsvis bratt ned en fjellside med flere tunneler. Det var blant annet en tunnel med en lysregulert 90 graders sving midt inni. Jeg mente å se en lettelse hos sjåføren for at vi ikke møtte noen trailere eller andre store biler på akkurat den biten av turen.

Flere sjåfører jeg var i kontakt med mente at de dårlige veiene i Norge hadde en utfordrende effekt. Smale og svingete veier gjør at man holder konsentrasjonen oppe og

risikoen for å sovne av blir redusert. Mens veiene nedover kontinentet ble karakterisert som kjedelige, var de norske veiene utfordrende. En annen sjåfør mente at man ikke var ”ordentlig” langtransportsjåfør hvis man bare hadde kjørt utenlands. Veiene på Vestlandet ble nevnt som spesielt krevende og at man trengte gode kjøreegenskaper der. De informantene som mest fremhevet utfordringene med å kjøre i Norge, var sjåfører som nå kun kjørte i Norge, men hadde kjørt på utlandet tidligere. Alle var også linjesjåfører og kjørte dermed faste strekninger. Kanskje det var for å få frem at det krever mer kompetanse, eller annen kompetanse for å kjøre lastebil her i landet i forhold til nede på kontinentet. Gjennom å oppvurdere kjøring i Norge fremmet de også sin egen dyktighet som sjåfører.

Informantene mine hadde svært forskjellige synspunkter på om dårlig og smal vei også kan ha noen positive sider. Trude vektla ikke utfordringen dårlig vei kan gi:

Trude: På, jo da det kan nå det, men hvis den er sånn dårlig, og dårlig vedlikeholdt, så er det jo et slit, å kjøre på det. Pluss at det går innmari sakte, pluss at det er innmari farlig. Dekk kan eksplodere, eller det kan, ja for eksempel det er glatt og det er. Altså veier med hull og sånt, altså det er jo livsfarlig. Også vi kan jo mye fortære få et uhell med en stor, stor trailer da enn en personbil, klart det, er en sopp i forhold da, så det. Også dårlige veier og smale veier, det er klart, altså det kan være greit innimellom å kjøre på sånn smal vei, det kan være en utfordring det, altså innimellom. Men hver bidige dag, skal kjøre på sånne smale veier, ofte her i Norge. Også på vinteren som det er veldig glatt og mange sjåfører blir jævlige redde og dem kommer midt i veien. Fordi dem er så redde så dem tør ikke holde kanten sin. Og plogen har ikke tatt også, dem vet ikke hvor langt veien går en gang, fordi plogen ikke har tatt også ordnet, ordnet side streken. Og den, du er jo så pass bred så du må vite hvor den streken er, hvis du er litt ukjent på veien. For ellers går det jo, går det jo veldig dårlig da. Og, nei så, når du får sånne overraskelser at det er bare en tilfeldig busslomme som redder deg fra et skikkelig krasj, for andre er så redde at dem kjører midt i veien. Altså da er det ikke mye utfordring lengre altså.

Flere mente at det kunne være bra med utfordring i form av smale veier, men da kun når det var valgt utfordring og mer som en variasjon. Den positive siden falt bort for disse sjåførene når man ble tvunget til å kjøre på slike veier hver dag på grunn av manglende alternativer. Spørsmål om tid står også sentralt her. Med tid og overskudd sa flere at det kunne være bra med en avveksling fra motorveier. Det å være presset på tid både på grunn av leveransetidspunkt og kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og samtidig være nødt til kjøre på veier som ikke har tilfredsstillende standard og vedlikehold, føler sjåførene er belastende.

Norske veier sommer og vinter er to forskjellige ting. En sjåfør mente at alt går greit om sommeren, men om vinteren var det betydelig verre. Smale veier som er greie å kjøre på om sommeren, kan skifte helt karakter på vinteren. Når veien heller ikke blir bra nok vedlikeholdt, kan det skape farlige situasjoner for langtransportsjåfører og andre trafikanter.

Vidar kjørte stort sett i Norge og han sa at han likte utfordringer. Han innrømmet at han var mer konsentrert når han kjørte på smale veier, og han så den positive effekten det kunne ha. Selv om han likte utfordringer mente han at det var nok etter en uke på vestlandetsveier, da ville han ha annen kjøring:

J: Ja. Og er det en hel dag med skjerping ikke sant, så er du, så er i alle fall jeg psykisk og fysisk utladet. Og da blir man fort sliten og sover dårlig hvis det har vært noen episoder som har vært på nippet til å skje.

De smale og dårlige veiene har en negativ helsemessig effekt på sjåførene. Det er spesielt på vinterstid at sjåførene føler at veistandarden går på helsa løs. Jeg fikk en beskrivelse om at det var ”som å sitte på nåler en hel arbeidsdag”. En erfaren sjåfør sa at det ble tyngre og tyngre med åra å dra i vei på vinteren. Spesielt når ”blåholka” hadde lagt seg og veiene ble glatte.

Veien som arbeidsplass

Alle ledd i transportbransjen er veldig kritiske til nivået på veiene i Norge, men det er sjåførene som har hverdagen sin der. Oppdragsgivere, arbeidsgivere, og de ulike organisasjonene som de er organisert i deler sjåførenes syn på vei i Norge. Dette sto i en pressmelding fra Norsk Lastebileier Forbund, 8. september 2006:

...Transportnæringen har arbeidstakere som stresses av både myndigheter og oppdragsgivere. Eksempelvis forutsetter regelverket om kjøre- og hviletid bestemte pauser uten at det finnes plasser til å ta disse pausene. Myndighetene pålegger arbeidsgiver et HMS-ansvar med krav til en trygg arbeidsplass, men den som eier arbeidsplassen til sjåførene, staten, fylkene og kommunene, fraskriver seg ethvert ansvar for den. Ingen offentlig myndighet vil ta ansvar for vegen som arbeidsplass. Sjåførenes arbeidsplass, vegen, skaper stress, angst og sykefravær (lastebilen.no)

Problemet NLF setter fokus på her er at ikke veien offisielt blir ansett som en arbeidsplass for yrkessjåfører av myndighetene. Sjåfører i langtransport har en arbeidsplass hvor ikke arbeidsgivere kan være ansvarlig for sikkerheten. Myndighetene stiller strenge krav til bilen som arbeidsplass, men veien blir ”glemt” som en del av arbeidsmiljøet. Når ingen er villige til

å ta ansvar for veien som en arbeidsplass fører det til at sjåførene får avkortede rettigheter i forhold til det andre arbeidstagere har på sine arbeidsplasser. Arbeidsmiljøloven skal gjelde for alle arbeidstagere, men myndighetene tar ikke sin del av forpliktelsene knyttet til vei som arbeidsplass. Dette sa en representant for sjåførenes organisasjon om veien om standarden på norske veier:

G: Også er det da i tillegg som sagt veistandarden da, så her sier vi at, hvis norske veier hadde vært en del av arbeidsmiljøet, som det faktisk er, men hvis det hadde vært pr lovdefinisjon så ville det vært. Halvparten av veinettet i Norge hadde vært stengt, hadde det vært. For hvis en bedrift hadde vært i en så dårlig forfatning så hadde verneombudet stengt virksomheten.

Mange arbeidstagere har nok kritikkverdige forhold på sine arbeidsplasser i Norge uten at de nødvendigvis blir stengt på grunn av det, men kommentaren sier likevel noe om hvilket arbeidsmiljø sjåførene har på veiene.

Langs veien

Som omtalt i kapittel 2, er langtransportsjåfører gjennom lovverket pålagt pauser i sin arbeidsdag. Det er noe som også sjåførene stort sett er fornøyd med. Problemet for sjåførene er at det i store deler av Norge mangler steder langs veien hvor de kan ta disse pausene. På grunn av størrelsen på trailerne sliter de med å finne parkeringsmuligheter ved serveringssteder og rasteplasser. Sjåførene er veldig oppgitte over situasjonen, og må ofte bryte regler for å få seg et varmt måltid om dagen. Det er ikke bare mangel på fasiliteter de er kritiske til, men også kvaliteten på det som faktisk finnes. Sammenlignet med utlandet beskrivere sjåførene Norge som et uland når det kommer til fasilitetene langs veien.

Stig: Ja, Nord-Norge har vært veldig fleksibelt i alle år. For du kan bryte arbeids, kjøre- og hviletidsbestemmelsen med arbeidsmiljøloven i hånd. For der står det du har krav på, en hver lønsmottaker/arbeider har krav på, kunne spise, inne, ikke sitte på arbeidsplassen sin. Og du skal ha mulighet til å ta deg en dusj, og du skal ha mulighet til toalett. Og det er ikke så lett midt på fjellet. (...) Ikke minst kunne kjøpe deg middag, selv om at. For jeg har bestandig, alle, nitti prosent av langtransportsjåførene har kjøleskap i bilen. Der har vi tørrmat, men middag det behøver vi å kjøpe hver dag.

Stig kjørte mye til Nord-Norge og kunne ramse opp hvordan forholdene var langs veien fra sentrale østlandsstrøk og helt opp til Tromsø. Han nevnte både steder som var bra og strekninger der sjåfører på store biler ikke har noe tilbud i det hele tatt. For sjåfører som stort

sett kjører faste strekninger, er det lettere å planlegge dagen sin i forhold til hvor en skal ta pausene sine. Da blir det gjerne slik at de tar pausene på de samme plassene hver dag. De som ikke er like kjente på veiene, vet ikke nødvendigvis om stedene som er tilrettelagt for trailere, og hvor lang tid det eventuelt tar for å komme seg dit.

Et godt eksempel på hvordan situasjonen kan være for sjåførene, er Pers Kro på Gol. Kroa ligger midt i hovedgaten på Gol, så man må svinge av hovedveien som går utenfor Gol for å komme dit. Den var en velkjent og mye brukt trailerkro for sjåfører som kjørte Oslo – Bergen. Gol ligger i passende avstand fra både Oslo og Bergen, og ved normal kjøring kan man komme seg dit og fortsatt være innenfor kjøre- og hviletidsbestemmelsene fra begge byene. Kroa fungerer også som en skystasjon for buss og har relativt gode parkeringsmuligheter utenfor. Den ble av flere beskrevet som bra når det gjelder fasiliteter, og var tilrettelagt for sjåfører. Men fordi kroa tiltrakk seg så mye tungtransport ble den ikke så populær på Gol. Lokalbefolkningen på Gol klagde på støy og mente at all tungtransporten utgjorde et risikomoment. Det endte med et forbud mot tungtransport i hovedgaten, og langtransportsjåførene mistet en av få muligheter for å sitte ned å spise et varmt måltid på strekningen Oslo – Bergen. Det ble satt i gang en underskriftskampanje for å stoppe forslaget om forbud mot tungtransport i hovedgaten, men det vant ikke frem.

Dette eksemplet viser hvor lite hensynet til langtransportsjåfører blir vektlagt. Gol kommune er bevisst på stedets gunstige beliggenhet i forhold til transporten mellom Norges to største byer, og de ser også en mulighet for at det kan være et satsningsområde på lengre sikt. Samtidig med at kommunen vedtok stengning av hovedgaten for trailere, lå det i reguleringsplanen et forslag om et servicesenter utenfor sentrum, inkludert en mulig truckstop for trailersjåfører (gol.kommune.no lesedato 12.03.07]) Problemet for sjåførene er rekkefølgen det ble gjort i, siden de fjernet et eksisterende tilbud før de hadde et nytt på plass. På et diskusjonsforum på internett fant jeg denne kommentaren i forbindelse med forbudet mot tungtransport i Gol sentrum:

Er jo faktisk ein forutsetnad for at sjåføren i det heile treng å bry seg med køyre- og kviletidene, og det er at styresmaktene skal leggje til rette for dette ved å opprette skikkelege trailerparkerigar, med fasilitetar. Men det er det ikkje mange som bryr seg om. Er vel ikkje så mange som veit det eingong. Berre prøv å kome med den etter å ha køyrd tre timar for mykje, blir nok ikkje vinka vidare med det første likevel...(lastebil.no lesedato12.03.07)

Beskrivelsene om hva som møter langtransportsjåførene langs veien i form av fasiliteter var ikke bare negativ. Sjåførene fortalte også om mange bra trailerkafeer med hyggelig og hjelpsom betjening. De snakket med innlevelse om plasser hvor de kunne ringe og få ekstraservice til langt utover åpningstid. Det finnes betjeninger som leverer middagsmat ved nærmeste bensinstasjon slik at sjåførene kan plukke den opp der isteden. Det virker også som fasilitetene ved veien er i ferd med å bli noe bedre utbygd gjennom økt fokus på sjåførene som en betydelig kundegruppe. Men det er ikke tett mellom tilrettelagte steder. Det resulterer i at sjåførene ”strekker” kjøretiden sin for å komme frem til de stedene som faktisk finnes. Mye av transporten går jo kveld og natt så alternativene er ikke så mange på den tiden av døgnet.

I tillegg til det og kunne sitte ned å spise et varmt måltid, er de sanitære forholdene noe som betyr mye for sjåførene. Ved enkelte bensinstasjoner og veikroer er det tilrettelagt for sjåførene slik at de kan ta en dusj og andre vaskemuligheter. Også på noen rasteplasser er det slike sanitæranlegg:

Peder: Nei altså vi har to sengeplasser i bilene, kjøleskap og radio og, og ja. Så nei det, vi har akkurat det vi trenger for å si det slik, så nei det. Jeg ser ikke på det som et annet hjem, men det er, det er noe du må, noe slik, hva skal en si, det er noe du må ha i bilen for å få gjort jobben din i og med at du, kjører og sover over og slik så. Du har ikke noe, ikke noen vaskemuligheter og slike ting, så derfor synes jeg at som tidligere at Norge stort sett et uland når det gjelder, gjelder sanitære anlegg og slike ting. Men de har jo bygd noen etter veiene, og de okkuperer tyskerne med bobilene hele sommeren så.

Det skorter på vaskemuligheter i lastebilene, så sjåførene er avhengige av at de får benytte seg av slikt på steder langs veien eller ved losse- og lasteplasser. Peder klaget over at de rasteplassene som er egnet for trailere er om sommeren overtatt av tyske bobilturister, mens en annen nevnte at de på vinteren ikke blir holdt rene.

Nødvendige, men brysomme regler

Jeg har tidligere forklart hvordan lover og bestemmelser er med på å regulere hverdagen til langtransportsjåfører. Lov om arbeidstid (arbeidsmiljøloven) og kjøre- og hviletidsbestemmelsene er regler som er særegne for langtransportsjåfører. Det jeg skal vise her er hvilke synspunkter sjåførene har på reglene, og hvordan sjåførene har ulike strategier

for å tilpasse seg regelverket. Jeg kommer også inn på forholdet langtransportsjåførene har til de ulike kontrollmyndigheter som de møter gjennom sitt yrke.

Kjøre- og hviletid

Jeg merket fort at arbeidstid og kjøre- og hviletid var spørsmål som opptok sjåførene. Intervjuene ble i tillegg tatt i en periode hvor forandring av reglene ble diskutert, slik at temaet var ekstra aktuelt. Endringer som skulle bidra til å forbedre arbeidsdagen for langtransportsjåfører og øke trafiksikkerheten.

Inntrykket jeg fikk fra informantene var at de mener at kjøre- og hviletidsregler er viktige og nødvendige. Det virket som at de fleste syntes prinsippene bak reglene er bra. Paradokset er at de misliker effektene av bestemmelsene som gir begrensninger i deres arbeidssituasjon. Hvordan reglene direkte griper inn i arbeidshverdagen har sjåførene svært sprikende oppfatninger om:

Kim: (Puster tungt) Jeg ser på den som veldig positiv, men dessverre alt for firkantet. For det at kjøre- og hviletidsbestemmelsene er utelukkende til det positive, det gjør at vi faktisk har fått noe som ligner på en normal dag. Det som er problemet, det er det at, det finnes altså ikke slingringsmonn, det finnes ikke, fortolkningsmuligheter. På 24 timer, så kan du ha to minutter feil uten at det fører til noe reaksjon, er du tre minutter feil når du blir dratt inn på bedriftskontroll, så haker de ut det ene minuttet som er feil. (...) Og skal du sitte med stoppeklokke, da er jeg stygt redd for at det ikke er rart at det er veldig mange som blir førtidspensjonert og mange som knasker hjertemedisiner i det yrket her altså. Tolkningen som biltilsynet gjør, ved en bedriftskontroll, den er rigid, den er skremmende egentlig. For 2 minutter på ett døgn.(...) Det henger ikke. Altså da må du sitte med stoppeklokke. Du vil få et forferdelig ekstra press, som jeg mener er totalt ubrukelig, det er egentlig livsfarlig. En kontrollmyndighet er med på å forringe helsen til veldig mange sjåfører. Fordi du blir sittende med stoppeklokke, du stresser mye mer enn nødvendig. Men ideen er god, veldig bra.

Kim hadde, da jeg intervjuet han, akkurat vært i retten på grunn av brudd på kjøre- og hviletidsreglene. Det hadde vært bedriftskontroll i firmaet han var ansatt i og det førte til anmeldelse. Ved bedriftskontroll blir skivene for de siste tre månedene gjennomgått for å avsløre overtredelser av bestemmelsene. Sjåføren hadde hatt både litt grove og mindre alvorlige brudd på reglene. Det var konsekvensen av de mindre forseelsene som gjorde han opprørt. Kims syn var nok sterkt farget av at han bare noen dager tidligere hadde fått en dom i

saken, og dermed en bot som han ikke var særskilt glad for. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene mente han var helt nødvendig. Hvordan de ble tolket og håndhevet, var problemet i følge Kim. Etter hans mening fører den strenge fortolkningen av reglene til unødige mye stress for langtransportsjåfører, og det medfører en negativ helsemessig effekt.

Det som gikk igjen blant mine informanter var at de i teorien var glade for regelverket og den beskyttelsen det gir. I praksis synes de derimot ikke at kjøre- og hviletidsbestemmelsene fungerer særskilt bra. Som jeg tidligere har vært inne på så er det et dilemma for noen av de som kjører i Norge, at regelverket kan være vanskelige å praktisere samtidig som de skal ta hensyn til andre menneskelige behov. På enkelte kjøring må de kanskje greie seg uten et varmt måltid om dagen for å overholde reglene. Mangel på tilrettelagte parkeringer gjør også at sjåfører må kjøre lengre enn tillatt, fordi det ikke alltid er slik at de kan stoppe der og da når kjøretiden er i ferd med å gå ut. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene gjelder ikke kun i Norge, men er et felles europeisk regelverk i EØS-området. Det er nok mange hensyn som er lagt til grunn for utforming av reglene, men sjåførene mener de er ugunstige å praktisere under norske forhold og da spesielt om vinteren.

Flere av sjåførene klaget over at bestemmelsene føltes påtvunget og at de ikke passet med deres kjøring og arbeidshverdag:

Peder: Nei, det passer ikke for noen det. For det er bare det at, nå må vi sove på kommando og hvile på kommando, så det hadde vært mye enklere hvis det hadde vært litt romslig kan du si at en kunne ha kjørt i vei på en tur. Ja, hvis du driver, også avbryter en tur og du vet at det har snødd for eksempel om vinteren, og du vet det at på værmeldingen har de sagt at det skal gå over til regn ut på natta. Hvis du da for eksempel skal laste i Trondheim på, ja dagen etter. Så da kan du kjøre i vei og være i Trondheim før regnet kommer så sparer du deg for den "blåholken". Og slike ting kan du si, også er det det at det er ikke godt å sove på kommando. Du har biler rundt som tuter og gasser og alt mulig slik, og i Norge finnes det jo ikke rasteplasser slik som det for eksempel er utenlands. Som du kan, som er beregnet på sjåfører og hvile, for å si det slik.

For noen fører reglene til at de er nødt til å kjøre når de er trøtte og sove når de føler seg våkne. Søvnens skal taes når det passer i forhold til kjøringen, som igjen blir regulert av tidsfrister og bestemmelser. Dette gjør at mange kommer i utakt med når kroppen har behov for hvile. De etterlyser også større fleksibilitet i systemet slik at de lettere kan hankses med ekstraordinære situasjoner uten at det skal gå utover leveransene. Når de vet om et problem

som kan oppstå, som denne sjåføren nevner, har de likevel begrensede muligheter til å unngå det uten tøye reglene eller bli forsinket med leveransen.

Vanja Lundgren Sørli (2005:131ff) peker på brudd på kjøre- og hvile tidsbestemmelsene og skivejuks som de mest typiske av alle lovbruddene som skjer i langtransportens yrkeskontekst. Hun viser til at det er ganske vanlig innen langtransport å bryte reglene for kjøre- og hviletid. Sørli intervjuet sjåfører om blant annet bakgrunnen for at de brøt dette regelverket. Hun fikk en del forskjellige svar, men et av de typiske virket å være av typen ”godset må frem”. Slike svar viser at sjåførene ikke bryter reglene av hensyn til egennytte, de gjør det for å møte krav fra andre aktører, arbeidsgivere, oppdragsgivere og kunder. Bransjestrukturene er årsak til regelbrudd.

Andre svar Sørli fikk var at de var bare en time hjemmefra eller skulle bare nå fergen hjem. Dette er eksempler på at sjåførene bryter reglene mer av egennytte. De enkelte sjåførers valg for å oppnå et gode til seg selv, fritid hjemme. Regelbruddene blir av Sørli analysert som normaliserte i bransjen, og det finnes minimal motstand mot slike handlinger: ”Intervjuene tyder på at handlingen kan forstås som tilpasninger til strukturer som bransjen opererer innenfor, og materialet viser at intervjudeltakernes gjennomgående fokus er dette handlemåter som begrunnes med at man søker å utvide knappe marginene som ved legal drift gir aktører mindre muligheter for å skape overskudd” (Sørli 2005:152).

For langtransportssjåførene er bransjens generelle holdning til kjøre- og hviletidsbestemmelsene det største problemet. Så lenge arbeidsgivere og oppdragsgivere, og for den saks skyld også kunder, ikke respekterer reglene, blir sjåførene presset til å kjøre slik at det resulterer i brudd på det eksisterende regelverket.

Erling: Ja, ja. Nå husker jeg de første turene jeg hadde, da visste jo ikke jeg hvordan jeg skulle legge opp løpet for å få gjort jobben. Og det sto liksom bare at du skulle komme deg til den plassen. Du kjørte bare, om det gikk litt lenger tid følte du mer at du hadde gjort en god jobb, selv om du hadde brutt kjøre- og hviletiden. Det er klart de takker og bukker bare, Bra at du gjorde det! Men det går jo bare ut over deg selv, for neste gang så forventer de jo at du gjør akkurat det samme en gang til.

Sjåførene beretter om kjøring som blir lagt opp uten å ta hensyn til kjøre- og hviletid. Befraktere hos oppdragsgivere sitter i en nøkkelposisjon i forhold til sjåfører. Det er de som formidler oppdrag til bileierne/sjåførene. Informantene mine fortalte om befraktere

som presset dem til å kjøre til tross for at de ikke hadde lovelig kjøretid igjen. Dette kunne de gjøre uten frykt for å ha noe ansvar hvis sjåføren blir sjekket. I teorien har det vært hjemmel for å straffe både arbeidsgiver og oppdragsgiver i forbindelse med overtredelser av reglene, men det har i praksis vært vanskelig å bevise at spesielt oppdragsgivere med viten og vilje har oppfordret til å bryte bestemmelsene. Det er nå kommet presiseringer av reglene slik at hele transportkjeden har et medansvar i at regelverket blir fulgt. I hovedsak har det tidligere vært sjåførene som har måttet ta støyten for regelbruddene. Eierne har også blitt straffet tidligere, mens oppdragsgiverne sjelden har det.

De utbredte holdningene i bransjen setter sjåførene i en vanskelig posisjon. Lojaliteten til arbeidsgiverne innen langtransport gjør at de utfører oppdrag som tilsier at de må bryte loven. Siden marginene for mange av disse småfirmaene er så knappe, kan det være en risiko knyttet til å ikke levere gods i henhold til tidsfrister. En del sjåfører deler også synspunktet om bestemmelser som urimelig detaljregulering, en holdning som er vanlig i bransjen.

Som også Erling over sa, bryter du reglene for å nå leveransetidspunkt en gang, forventer befrakterne at du gjør det samme neste gang også. Han presiserte i intervjuene, noe som flere andre også gjorde, at man måtte være bevisst på sin holdning i det man startet å kjøre. Han mente at man måtte sette ned foten med en gang, hvis ikke ble det vanskelig å nekte senere:

Erling: Har hørt sånn uoffisielt liksom, at veldig mange av de erfarne sjåførene de hører at befrakterne de omtaler sjåførene som idioter for de gjør akkurat sånn som dem vil, de klarer liksom ikke å styre sin egen hverdag. Da er det veldig viktig at du setter foten ned med en gang du hører at de prøver å få deg til å kjøre litt ekstra, kjøre litt lengre. Hvis du gjør det, vil de garantert si til neste sjåfør at de har gjort det så fort før og så langt før. Så det er ikke lett. I hvert fall ikke 20 år og synes det er kjekt å kjøre bil, det er helt i orden for deg.

For helt unge sjåfører i sin første ordentlige jobb er det ikke lett å stå imot ønsker om at de skal tøye regelverket for å få gjort unna jobben. For de enkelte handler det også om følelsen av å gjøre en god jobb. Sjåførene velger å sette til side andre faktorer som regler for å møte frister og for å få følelsen av et godt utført oppdrag.

Vanja Lundgren Sørli (2005:137) poengterte at det var forskjeller i tilnærmingen til kjøre- og hviletidsbestemmelsene blant hennes informanter. Selv om det generelt var liten motstand mot å bryte regelverket i bransjen, var det ulike måter å tilpasse seg. Du hadde de

som stort sett kjørte lovlydig og ikke prøvde å dekke over de få gangene det skjedde, og de som aldri kjørte i henhold til bestemmelsene og bevisst jukset for å skjule det. Blant mine informanter var det ingen som innrømmet å drive med noe omfattende juks. Ut fra de svarene jeg fikk virket som brudd på reglene ble sett på som enkelt hendelser som ble utført for å få jobben unnagjort og dagene til flyte bedre. Bestemmelsen ble dermed neglisjert på grunn av praktiske årsaker i hverdagen, og ingen av mine informanter erkjente noe manipulasjon med skiver for å dekke over brudd. Men de fortalte at det var utbredt i bransjen og metoder for å lure kontrollørene var ofte tema i samtaler:

Eva: Alle har sine metoder, så det. Ja, det er det. Alle sier, å nei, trikser ikke med skivene, men. Men det er ganske mange som gjør det. Nå har man speditører som legger jævla dumt, også har man sjåførere som ikke klarer å si nei. Dem bruker ikke hodet, dem tar på seg oppdrag så tenker dem ikke over hvor langt det er, og hvila de og alt mulig sånn. Så dem bruker ikke hodet rett og slett. Dem skal jo tjene mest mulig penger så.

Kunnskap om hvordan man kan unngå å ”bli fersket” i kontroller er utbredt blant langtransportsjåførene og et hyppig samtaletema dem imellom. Slikt prat ble av sjåførere også omtalt som skryt. At de som snakket mest åpenhjertig om slikt neppe var de verste til å jukse, ble også nevnt.

En av mine informanter sa at i hans firma risikerte sjåførene å få sparken ved gjentatte brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Når arbeidsgiver har slike klare holdninger til dette, er det heller få av sjåførene som ønsker å bryte regler som blant annet er ment for å gi dem et vern. Mitt inntrykk er at sjåførere i verste fall risikerer sparken ved å *ikke* bryte reglene. Den enkleste måten til å få sjåførere til å overholde regelverket er at arbeidsgiverne krever at det skal følges uansett. Men slik det er nå risikerer firmaer en konkurranseulempa ved å innføre strenge policyer på kjøre- og hviletid. Det gjør at arbeidsgivere vegrer seg for å kjøre en hard linje i forhold til bestemmelsene, med tanke på hva det gjør med deres konkurranseposisjon. Det er de som velger å bryte reglene som dermed legger premissene for bransjen.

Endringer av regler

Langtransportsjåførere er vant til å være underlagt et sett lover og regler, og de tilpasser seg dem i ulik grad. Sjåførene velger å følge loven konsekvent eller har en holdning som er mer situasjonsbetinget. Nå har det vært snakk om endringer i regelverk og innførsel av ett

system med digitalskrivere. I skrivende stund er det ikke helt klart hva endringene blir, og innførselen av den digitale ordningen er blitt utsatt to ganger. Til tross for at sjåførene jeg intervjuet ikke generelt sett var negative til regler, uttrykte de en veldig skepsis overfor innskjerper i regler og måter å bli kontrollert på. Alle tidligere systemer som har vært innført for å kunne kontrollere bilens bevegelser og dermed sjåførenes kjøre- og hviletid, har blitt møtt kreative metoder for omgå dem. Langtransportsjåførene frykter at innskjerper i regler og økte muligheter til å avsløre juks vil gå utover deres måte å gjøre jobben på. Representanten fra NTF sa at han fikk gjennomgå av egne medlemmer fordi forbundet var for innskjerper av regelverk i forbindelse med at den totale arbeidstiden ble redusert fra 15 til 13 timer:

Geir: ...For det som særpreger bransjen der, og det er ganske spesielt, da den forskriften her kom, så fikk jeg kjeft. Hvem fikk jeg kjeft av, jo av mine egne medlemmer. Hvorfor i helvete vi kunne finne på å legge begrensninger på deres arbeidstid. Dem fikk ikke lov til å jobbe mer enn 13 timer hver dag. Det dem gjør i transportbransjen, dem gjør det motsatte, dem setter seg rundt bordet, gjerne bare sjåfører og rundt. Hvordan i helvete skal vi omgå den her bestemmelsen. Og det er de enig om, det er de enig om ja. Hva gjør vi nå, nå er det kommet enda en forbannet regel. (...) Nei. Det er noe herk enhver begrensning på deres mulighet til å utøve yrket det er negativt.

Flere av de sjåførene jeg pratet med virket frustrerte på grunn av redueringen av maksimal arbeidstid i døgnet fra 15 til 13 timer. Noe av frustrasjonen hadde nok utspring i at reglene ikke var ferdig utformet og at det dermed gikk rykter om veldig strenge innskjerper. Jeg vil si meg enig i at sjåførene generelt virker negative til begrensninger av deres måte å utøve yrket på.

Kontrollmyndigheter

Forholdet til de som skal kontrollere at langtransportsjåførene overholder ulike lover og regler var et tema under intervjuene. Informantene har veldig forskjellig oppfatning om arbeidet som politi, vektpersonell og andre myndighetspersoner utøver. Politiet har en egen enhet som spesielt konsentrerer seg om lastebiler, kalt miljøpatruljen. Sjåførene forholder seg også til personalet på vekter på veivesenets kontrollstasjoner. I tillegg til de som har lastebiler som eget felt, forholder langtransportsjåførene seg til annet myndighetspersonell langs veien som UP og tollere. I utlandet må langtransportsjåførene forholde seg til ulike regelverk og

politi med andre toleransegrenser. Selv om en del av regelverket er felles for EU og EØS finnes det lokale tilpasninger.

Langtransportsjåførene hevdet at de ikke hadde problemer med å være underlagt lover og regler generelt, men de opplever dem ofte som firkantede. Da gjennom fortolkningen som blir gjort av ulike kontrollmyndigheter. Det ligger faste regelverk til grunn, men blir til dels tolket ulikt av de myndighetspersonene langtransportsjåførene møter langs veien. Sjåførene mener at det må finnes større fleksibilitet innenfor praktiseringen av reglene, og oppfatter en del av myndighetspersonene som ”paragrafryttere”. Sjåførene har forskjellige erfaringer fra møtene med dem som skal håndheve lover og regler de er underlagt i sitt virke på veien:

Stig: Og noe av det største problemet når det gjelder trafikk hos oss det er bilsakskyndige, for vi har veitrafikkloven å forholde oss til. Men den praktiseres ikke rundt over hele landet på samme måten. Og hvis en da kjører så pass langt at vi kan komme innom flere trafikkstasjoner for kontroll, så forlanger de at det skal være sånn og sånn på en plass, også kommer en til neste og nei der skal det være sånn og sånn. Det kan være et problem.

Sjåføren sa at der han jobbet prøvde de å forholde seg til regler, og det var i dette firmaet de risikerte sparken ved gjentatte brudd på kjøre- og hviletid. Stig fortalte også en historie om et firma i distriktet som hadde opplevd at bilene deres ble stoppet gjentatte ganger av politiet i ett og samme område. Når de fikk undersøkt saken nærmere, viste det seg at det var to politibetjenter som hadde stoppet alle bilene og at de var utenfor sitt jurisdiksjonsområde i tillegg. Det endte med at firmaet faktisk anmeldte politibetjentene for forfølgelse. Han antydte at de måtte ha noen i den aktuelle etaten som betjentene kom fra som ikke tålte å se lastebiler.

De sjåførene som kjører i utlandet må tilpasse seg lokale regler og myndighetspersoner. I tyskland er for eksempel politiet beryktet for å være strenge og følge regler etter boka. I de sydligere landene kan sjåførene imidlertid lettere komme seg unna straff gjennom former for kompensasjon til tjenestemennene, men der er systemet mer uberegnelig. Gjennom erfaring er sjåførene klar over toleransegrensene i de ulike landene og tilpasser sin oppførsel etter hvor de er. Erfaringen sjåførene opparbeider seg med utenlandskjøringen er en form for kompetanse som gjør at arbeidsvilkårene blir enklere. Tidligere var dette av enda større betydning da sjåførene kom i kontakt med tollere for hver grensepassering. Smøring ved hjelp av sigaretter, alkohol, pornoblad osv. til tollere var utbredt for å sikre en raskere behandling.

Erfaringene langtransportsjåførene har fra møter med myndighetspersoner er absolutt sprikende. Hva slags godstype man frakter, hvilket firma man kjører for og hvordan man personlig forholder seg til regler, er variabler som kan bety en del for hvordan hvilket syn man har på myndighetspersonene. Stig kjørte ofte materialer, og det er tydeligvis uenighet i hvordan dette best kan sikres på lastebilen. De har krav på seg at godset skal være forsvarlig sikret, og minimum et visst antall stropper er påkrevd. Her er det forskjellige meninger rundt omkring i landet om hvordan man skal tolke reglene, og det gjør at sjåførene ikke vet hva som egentlig gjelder:

Lars: Nemlig, nemlig. Det er akkurat det der blir, det der kan gjøre en yrkessjåfør veldig frustrert. (latter) Og det, jo da jeg skjønner godt det, men du vet det når det står. Når det står tre mann og forteller deg tre forskjellige ting, da begynner jeg å lure på hva dem mener.

Hvordan holdningen generelt i firmaet er kan påvirke behandlingen man får fra myndighetspersoner. Blir fire biler fra samme transportør stoppet og man finner avvik fra regelverk på alle, vil man gjerne forsette å sjekke bilene deres. Da kan det hende at sjåfører blir stoppet gjentatte ganger og føler seg mistenkeliggjort og forfulgt av den grunn. Det er lett for mindre seriøse aktører å skape seg dårlig rykte hos kontrollørene.

Hvordan man selv forholder seg til lover og regler har mye å si for synet på kontrollørene fra de ulike enhetene. Flere av informantene mente at om du overholdt reglene, var det ikke noe problem. Hvis man ikke har noe å skjule så er heller ikke møtet med kontrollmyndighetene noe de aller fleste har innvendinger imot. Med mindre behandlingen blir oppfattet som urettferdig:

Lars: Nei men, (humring) jeg vet det er de som er i tottene både på vektkontrollører og UP-en og hvem det nesten nå skal være. Og biltilsynet dem har, men det er jo det som er så snedig, hvis du flekker av dem uniformen så er dem likens som meg og deg. Det er mennesker av kjøtt og blod, og det er det her med at dem, dem gjør bare jobben sin. Nei, enkelte er iherdig, og pirker på den minste dritten. Og (humring), jeg har opplevd det en gang nede på, Elverum. Nyvekten der, kom dit når klokken var 02.30 på natten, og da var det en av de kontrollørene som pirket på det at jeg hadde kort kjøre- og hviletid. På grunn av det at bilen var flyttet på formiddagen. Men da var det verksted folkene som hadde flyttet den. Også, ja men da skulle du ha skiftet skive og latt dem kjøre på sin egen skive. Ja, men det glemte jeg faktisk, sa jeg. Og da kom jeg oppi en diskusjon, med han som holdt på å tilspisse seg. (latter) Men klokken 3 om natten så er jeg

kanskje, heller ikke jeg så forferdelig lang å tøy. (latter) Og, men da ble jeg såpass arg og da fortalte jeg akkurat hva jeg mente om det, og merkelig nok så så han på meg et par ganger, så skjønte han det at, nei vi skal ikke trekke han der sjåføren noe lengre. For jeg skulle på Myklegard og legge meg til å sove. Og det sa jeg rett ut, jeg skal så langt for det har jeg lov til å kjøre. Og hvis du forhindrer, jaja det, akkurat det vi sa det kan vel kanskje være...(latter) noe helt annet, men vi ble nå enig til slutt. (...) Men nei, jeg har ikke hatt noe spesielt problem med øvrigheten sånn.

Det virker som at forholdet mellom langtransportsjåførene og de ulike kontrollørene til tider kan arte seg som et ”spill” hvor det å trekke opp hverandre delvis er formålet, men hvor bare en av partene spiller mens den andre blir sint. I denne situasjonen var det en kontrollørs pinking på at lastebilen hadde blitt flyttet under hviletiden som ble utgangspunktet for en diskusjon. Om kontrolløren bare hadde til hensikt å ”trekke opp” sjåføren er uvisst, men det kan godt tenkes. Han var først ”vrang” og pirket på en filleting for så å la sjåføren dra uten noen konsekvenser. Også for langtransportsjåførene er det å erte myndighetspersoner noe som blir sett på som morsomt. Spesielt utsatt er kontrollører som selv er lite medgjørlike. Sjåførene fortalte at det gikk sport i å fleipe med vanskelig vektpersonell.

Det finnes også sjåfører som av ulike grunner har et anstrengt forhold til kontrollmyndighetene:

Eva: Er det noen jeg har langt opp i halsen så er det veivesenet og miljøpatruljen, jeg blir helt svett i hendene, dunker i hjertet mitt bare jeg ser dem. Noe mer arrogante mennesker har jeg aldri vært borti i hele mitt liv. Så nedlatende mennesker altså.

Informanter som hadde mest anstrengt forhold til veivesenet og politiet, var også de som gikk lengst i å innrømme at de ikke alltid hadde vært like flink til overholde reglene som de er underlagt. Langtransportsjåfører som har mye å tape på å bli kontrollert er også de som misliker myndighetspersonene mest. De som er mest negative til reglene bryter dem oftest og har størst problem med de ulike kontrollmyndighetene.

Det må sies at de aller fleste møtene mellom langtransportsjåfører og de ulike kontrollørene er preget av at begge parter er på jobb og dermed skjer møtene i kraft av profesjonene. Relasjonen mellom myndighetspersonene og sjåførene blir gjerne deretter også. Stort sett er det møter hvor man har gjensidig respekt for den andre parten. Men jeg har gjort rede for at møtene ikke alltid er slik også, og hva det er som kan ligge bak i de tilfellene. Det

er kanskje sånn at det er de som er misfornøyd som ”roper høyest”, og man kan få inntrykk av forholdet mellom sjåførere og kontrollører er mer anstrengt enn det som er tilfelle.

Oppsummering

I dette kapittelet har jeg sett på langtransport gjennom å vise at *hva, hvor og hvordan* sjåførene kjører har stor betydning for deres hverdager. Ulike godstyper stiller krav til kompetanse og gjør innholdet i arbeidet som langtransportsjåfør forskjelligartet.

Utenlandskjøring kan by på en helt annen arbeidssituasjon enn det å kjøre i Norge gir. Lange arbeidssykluser for sjåførere som kjører på utlandet, veistandard og fasiliteter langs veien har jeg pekt på som noen av hovedforskjellene. Linjekjøring er vesentlig annerledes enn løskjøring. Mens de som kjører linje drar frem og tilbake mellom to faste steder, vet som regel ikke løskjørerene noe mer enn hvor neste tur går.

Jeg har behandlet de to separate delene som utgjør langtransportsjåførers arbeidsplass, lastebilen og veien. Sjåførene generelt er engasjerte når det kommer til sin arbeidsplass. Lastebilen kan være ett redskap, en arbeidsplass og ett hjem på samme tid. Sjåførene bruker alle tre uttrykkene i beskrivelsene sine av lastebilen. Som et redskap er beskrivelsene av lastebilen, i mitt materiale, nøkternt. Mens når de snakker om lastebilen som arbeidsplass og hjem ligger det mer følelser i beskrivelsene. Jeg har også behandlet veien som en arbeidsplass. Sjåførene er svært kritiske til veiene i Norge og fasilitetene som er langs veien. Her er sikkerhet for deres eget liv og helse en faktor på grunn av faren for ulykker på veier med dårlig standard og vedlikehold. Kombinert med et tidspress utgjør det betydelig psykisk stress for sjåførene. Manglende fasiliteter langs norske landeveier gjør at sjåførere sliter med å overholde regler og samtidig få dekket sine ernæringsmessige, hygieniske og rekreasjonsmessige behov.

Sjåførenes forhold til lover og regler er også gjennomgått. Spesielt kjøre- og hviletidsbestemmelsene har fått mye plass. Den generelle holdningen blant informantene kan oppsummeres i ”nødvendige, men brysomme regler”. De ser nødvendigheten av et regelverk, men mener det eksisterende er for firkantet og praktiseringen fra myndighetenes side for lite fleksibel. Sjåførene innrømmer i liten grad at de selv handlet i strid med regelverket, men sa samtidig at det var utbredt i bransjen. Jeg knyttet sjåførenes forhold til regler og bestemmelser til bransjestrukturer. Innen transport finnes det mange små bedrifter som driver med svært knappe marginer, som gjør at det å bryte regler nærmest er normalisert i deler av bransjen. Et

avgjørende moment for sjåførene er hvilke krav og press de blir utsatt for fra sine arbeidsgivere, oppdragsgivere og kunder. Jeg har også sett på hvordan sjåførene forholder seg til ulike kontrollmyndigheter. Noen av sjåførene var frustrerte, men de fleste hadde ikke spesielt mye å utsette på behandlingen fra myndighetspersoner.

4. Et yrke på godt og vondt

Langtransportsjåførene beskriver i intervjuene et yrke på godt og vondt. Jeg vil i dette kapitlet gå inn på noe av det som sjåførene opplever som særegent ved yrket, og konsekvensene av det både i positiv og negativ forstand. Først skal jeg se på hva slags føringer langtransport som yrke legger på familielivet. Når sjåførene tilbringer så mye av tiden sin borte fra hjemmet så må det ha noen følger for familielivet. Sjåførenes fritid i arbeidshverdagen skal jeg diskutere gjennom å sette den oppimot arbeidstiden. Ute på veien er ulykker noe sjåførene må forholde seg til, og det er noe som de aller fleste blir berørt av på en eller annen måte. Hva det forårsaker av følelser og tanker vil jeg her se nærmere på. Sjåfører i langtransport jobber stort sett alene, og mange forteller om et ensomt yrke. Hvordan håndterer sjåførene denne ensomheten? Friheten ved yrket er noe de nesten alle sammen fremhever. Hva legger de egentlig i frihet og hvordan passer det sammen med et økende tidspress? Dette er noen av de spørsmålene jeg skal forsøke å besvare her.

Familieliv

Største parten av den tiden langtransportsjåfører har fri fra arbeid, tilbringes utenfor og borte fra hjemmet. Det vil si at sjåførene er forhindret til å bruke denne frie tiden i sitt eget hjem på grunn av sitt yrke. Hva gjør dette med mulighetene til et familieliv, og hvordan forholder sjåførene seg til tiden de har hjemme?

Inntrykket mitt generelt er at de fleste langtransportsjåfører stifter familie, noe som heller ikke er så overraskende. Det har en høy symbolsk verdi å ha familie for sjåfører i langtransport. Gjennom at det forbindes med ”en rad högt värderade egenskaper inom åkerinäringen”(Nehls 2003:152). Egenskaper som heteroseksualitet, dyktighet, pålitelighet og sosial kompetanse blir koblet til det å stifte og greie å beholde familien samlet. Av de sjåførene jeg pratet med levde de fleste i et samboerforhold eller var gifte. Av tolv sjåfører som jeg innhentet data om sivilstatus på, var ni i et forhold på det tidspunktet samtalen fant sted. To av de tre som ikke levde i et parforhold, hadde tidligere gjort det under perioden som sjåfør. Som nevnt i innledningskapitlet hadde tre av mine informanter sluttet i yrket da intervjuene ble tatt, og den ene av dem hadde giftet seg etter han sluttet som sjåfør. Seks av de ni sjåførene jeg intervjuet hadde barn. Jeg har noe mangelfull informasjon om de sjåførene som jeg kun hadde samtale med i lastebilen.

I klemme

Det å kombinere et liv i langtransport med familieliv kan være krevende for alle parter. Selv om det blir verdsatt fra arbeidsgivere at sjåfører har familie, er det motstridende interesser involvert. Ofte står sjåførene i en posisjon i mellom arbeidsgiver og familie, som begge vil ha mest mulig av deres tid:

Thomas: Åh! Det er en dårlig kombinasjon mange ganger. Veldig dårlig kombinasjon, fordi du er, for å tilfredsstille din arbeidsgiver så kjører du, og kjører du, og kjører du, og sier ja og ja, og ja. Fordi at han er veldig glad for at du kjører selvfølgelig da, og får inn de hardt tiltrengte kronene som arbeidsgiveren din selvfølgelig trenger for å få det til å gå rundt. Men det, jeg var selv gift og, jeg så lite til de ungene som vokste opp. Jeg må bare innrømme at det, der har (humring), der har jeg vært... Nå har alle barna reist eller, flyttet ut av redet, men allikevel så, så var det en tidsperiode der hvor jeg syntes det at jeg skulle ha vært mer hjemme. (...)Så der sliter veldig mange. Ja, jeg tror det og mange ekteskap ryker på grunn av det yrket. Og det, og det kreves egentlig mye mer av hun som er hjemme.

Det virker som sjåførene har en sterk lojalitetsfølelse overfor arbeidsgivere med mindre de har blitt urettmessig behandlet. De vil strekke seg langt for tilfredsstille arbeidsgiveres ønsker slik som denne informantene forteller. Siden det finnes så mange småbedrifter der eieren bare har noen få biler og marginene generelt i bransjen er så små, føler sjåførene et ekstra ansvar for, i dobbelt forstand, at hjulene skal gå rundt. Forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstager blir veldig personlig i de mindre bedriftene. Samtidig er det å holde hjulene i gang også en kamp for å beholde jobben sin, da konkurser ikke er uvanlige i bransjen. En bil som står stille tar heller ikke inn noen penger er gjennomgangstonen. Å være fleksibel er noe som er forventet av en langtransportsjåfør. Konsekvensen av dette er at det går utover familielivet for mange og at en del ekteskap og samboerforhold faktisk ryker. Hvorvidt antall skilsmisser er høyere i denne yrkesgruppen enn ellers i samfunnet er vanskelig å fastslå, men at yrket kan medføre et ekstra press på et forhold er sikkert. Av mine informanter skyldte to av sjåførene helt eller delvis på yrket som grunn for avsluttet samlivsforhold:

Vidar: Det er vanskelig, så du kan ikke ha det yrket her hvis du ikke har en kone eller samboer for den saks skyld, som støtter deg 110 % og. Jeg har vært i gjennom et ekteskap som bare varte i 6 måneder, på grunn av at hun, hun klikket i vinkel etter noen måneder. Og ble skilt og sånn der, og nå har jeg funnet ei og, hun støtter meg 110 %.

Når jeg spurte sjåførene direkte om de hadde følt seg presset mellom krav og ønsker fra familie og arbeidsgiver fikk jeg mest negative svar. En grunn til dette er at å være fleksibel i forhold til arbeidsgivers krav er en forutsetning sjåførene tar for gitt. Det er et av bransjens premisser som de godtar ved å jobbe som langtransportsjåfør. Hvis påtrykket blir for stort den ene eller andre veien, vil derimot situasjonen ikke være holdbar lenger. Ett alternativ for sjåføren kan da være å bytte arbeidsgiver, og sjåfører i langtransport har, av forskjellige årsaker, ofte hatt en rekke forskjellige arbeidsgivere. Sjåførene blir gjerne ikke lenge hvis de føler seg dårlig behandlet. De er lojale inntil de ikke får den lønnen de mener de har krav på eller av andre årsaker føler seg lurt. Andre utganger på en slik presset situasjon kan være samlivsbrudd eller at sjåføren slutter å kjøre langtransport. Og det er det en del som gjør på grunn av familien:

Erling: I utgangspunktet er det det, men hvis du finner en ektefelle som godtar yrket, så kan det gå bra, men hvis du er sjåfør og finner en jente som ikke godtar det, så ender det bare med at du gir deg. Du må liksom ta et valg.

Selv om jeg har konsentrert meg om sjåfører i langtransport, har jeg fått opplysninger om andre typer sjåførjobber også. Informantene hadde erfaring fra en rekke type kjøring. Det er ofte slik at man ikke starter med langtransport, men at man stiger i gradene. Her er det nok store forskjeller, men i firmaer som har flere forskjellige kjøring, er det langtransport til utlandet som er høyest rangert internt i firmaet. Det er de med lengst erfaring som er først i rekken når det gjelder slike kjøring. Sjåførene kan da også ha som en rettetmulighet å gå over til annen kjøring, noe som en del gjør når de av ulike årsaker velger å slutte med langtransportkjøring. De som stifter familie velger mange ganger å bytte kjøring for å få mer tid hjemme, og det trenger ikke nødvendigvis å ligge noe press bak en slik avgjørelse.

Eddy Nehls (2003:60) diskuterer fenomenet som yrkeskulturelle aspekter ved makt og avmakt. Sjåfører som har ”bygd seg opp” til å bli en førstesjåfør i utenlandstrafikk er på toppen av førerhierarkiet. Uten å kjøpe bil selv kan de ikke stige høyere. De har en maktposisjon innad i gruppen. Når de da opplever at de kommer i press mellom familie kontra arbeidsgiver, havner de i en situasjon preget av avmakt fordi de ikke kan vinne på begge fronter. Ved å føye seg etter familiens ønsker risikerer de sin yrkesstatus gjennom degradering til annen kjøring. I eksemplet til Nehls, er det en førstesjåfør i utenlandstrafikk som frykter degradering til los hjemme. Oppfyller sjåførene arbeidsgivers krav, kan familielivet stå på spill. Nehls beskriver situasjonen på toppen av førehierarkiet som å ha malt seg inn i ett

hjørne. Beskrivelsen kan stemme overens med mitt materiale, selv om det ikke virker som mine informanter nødvendigvis mener det å bytte til kjøring i Norge automatisk er en degradering. Muligens spiller mestringsaspektet ved de norske veiene på vinteren inn i forhold til yrkesstatusen til sjåførene. Situasjonen i Norge for tiden med alvorlig mangel på sjåfører gjør også at det hele tiden er lett å få seg ny jobb, slik at degradering fra første sjåfør i utlandet til los hjemme på dagtid ikke er en aktuell problemstilling for de som ikke ønsker dette selv.

Jeg kan likevel se konturene av det hierarkiet som Nehls beskriver med erfarne førstesjåfører i utenlandstrafikk øverst, og uerfarne sjåfører som kjører lokalt og ikke er tildelt egen bil nederst. Det virker ikke som mine informanter legger så mye vekt på hierarkiet, men de har heller en mer pragmatisk holdning til de ulike måtene å kjøre på. Livssituasjon spiller en sentral rolle. Min oppfatning er at det finnes et hierarki, men at mine informanter er fleksible i forhold til at kjøringen skal passe med livssituasjonen.

De fleste av mine kontakter fortalte om at de hadde hatt greie arbeidsgivere og at de derfor ikke opplevd mye direkte press fra dem. En av informantene mine mente derimot at alle i yrket som hadde familie opplevde å være i en skvis mellom arbeidsgiver og familie. Selv om det er vanskelig å få familieliv og langtransport til å fungere sammen, er det mange som klarer det også:

Peder: Ja for meg går det greit, men det er nå, (latter) har det vel ikke som par ellers da. Ikke at det er ikke like bra med som, hva skal jeg si... altså, er mye borte da på godt og vondt, som kjerringa sier for eksempel. Det vet hun, og for å tjene penger så må du være borte, og du kan ikke dra på en sjåførjobb klokken halv sju på morgenen og komme tilbake klokken halv fire. For da spiser du oppvarmet mat omtrent hver dag når du kommer hjem igjen, og slik, men det er altså. Innenlandskjøring så går det an greit å kombinere familieliv, men når du driver utenlands og er borte hele uken og, borte hele uken er jo noen som kjører innenlands og da.(...) Jeg har sagt til ungene hjemme, hold dere unna lastebilsjåfører og ta ikke førerkort til klasse 2. med tanke på å ha det som et yrke. Det er, man kan godt si det på den måten, sjøl om jeg har gjort det bra både økonomisk og familien henger da i hop så det er.(...) Det har fungert på godt og vondt da, som kjerringa sier når jeg skal hakkes på. (Latter) For er du en liten pusling så skal du jo, skal du hakkes på og.

Sjåføren sier egentlig at han kjører på med langtransport av økonomiske grunner. Han jobber innenlands og har som regel mulighet til å sove hjemme noen netter i arbeidsuken. Skulle han

ha kjørt annerledes kunne han uansett ikke ha hatt en normal arbeidstid og samtidig tjent nok. Lokal kjøring er for dårlig betalt, og den ugunstige arbeidstiden ville likevel ført til at han måtte ha spist oppvarmet mat hver kveld. Familien holder sammen og de har det greit økonomisk, men yrket har tydelig hatt sin pris i og med at han ikke unner sine barn å gå igjennom det samme.

Savn av familie

Sjåførene som hadde familie fortalte at det var hardt for dem å være så mye borte fra familien sin, men nesten samtlige berømmet den parten som var hjemme. Både de med og uten barn påpekte at partneren hjemme måtte ta en stor del av støyten for deres yrkesvalg:

Kim: (Latter) Nettopp. Det er i grunn. For å si det sånn, de som greier også være gift ett helt liv og være langtransportsjåfør, de beundrer jeg. Ikke gubben, men jeg beundrer kjerringa.

Dårlig samvittighet overfor partneren er gjennomgående hos informantene. De som hadde barn fortalte om en enda vanskeligere situasjon. Flere mente at den verste konsekvensen av yrket var måten det virket inn på familielivet. At de følte de fikk alt for lite tid hjemme med familien sin var noe som gnagde på samvittigheten deres.

Yrkets karakter legger føringer på den tiden sjåførene har hjemme, ikke bare på familielivet, men også på hvilke fritidsinteresser de kan delta på. De som har familie prioriterer gjerne den når de først er hjemme. Få av mine informanter oppgav at de hadde spesielle hobbyer, men noen sa at de måtte droppe aktiviteter som ikke lot seg kombinere med et i yrke langtransport:

Vidar: Jakt. For da jeg kjørte ambulanse så, så drev jeg på med jakt, jakt og fiske. Og det føler jeg at det har jeg ikke tid til, for når jeg er hjemme i helgen så har jeg familie som, som krever sitt i gåseøyne. Og det, da vil jeg være i lag med dem for jeg ser dem så sjelden.

Selv om det i utgangspunktet kan være tid til å drive med hobbyer og interesser i helgene, foretrekker sjåførene som har familie og som er borte hele uken, aktiviteter som inkluderer resten av familien. Informantene oppgir at hobbyer og interesser blir nedprioritert i forhold til å være sammen med familie.

Fritid VS Arbeidstid

Hvordan og hvor sjåførene kjører har svært mye å si for fritiden deres. Jeg var inne på i kapittel 2 at spesielt linjesjåfører kan innrette seg slik at de kan forlate lastebilen etter endt arbeidsdag. Men de aller fleste i langtransportyrket er avhengig av å sove i bilen. Derfor blir bilen en base for den tiden sjåførene har fri. Reglene har tidligere angitt en øvre grense på 15 timer for arbeidsdagen for sjåfører i langtransport som nå nylig er redusert til 13 timer. Under perioden intervjuene ble tatt lå grensen på 15 timer.

Begrepet fritid kan i Norge knyttes til innføring av allmenn åtte timers arbeidsdag i 1918-19 (Kjeldstadli 1993:77). Gjennom reduksjon av arbeidstiden fikk arbeiderne da tid fri for arbeid som de selv kunne disponere over. Knut Kjeldstadli beskriver fritiden som: ”Jeg tror det sentrale ved fritida er at den er ”fri” tid, den tid som ikke er belagt, som ikke er underlagt noen direkte fremmedstyring slik lønnsarbeidet er. Fri tid kan brukes uten å være styrt av andre formål, er åpen til å anvendes - til egen aktivitet, til felleskap, til å kjøpe og forbruke, til å bevisst drive dank, til ingen ting” (ibid 1993:76). Denne beskrivelsen av fritiden ligger til grunn for forståelsen av begrepet i den videre behandlingen.

Manglende fritid

Sjåfører med arbeidsdager på oppmot 15 timer i døgnet har egentlig ikke noe fritid i arbeidsuken. De arbeidsfrie timene blir da stort sett bare benyttet til mat, hvile og søvn. Reduksjonen av maksimal arbeidstid har gitt enkelte sjåfører fritid som de tidligere manglet. Noen kjøringar kan innebære betydelig mer fritid. For enkelte innebærer arbeidsdagen kjøring i to ganger fire og en halv time, pluss en times pause. Det kan gi opptil 14 timer fri fra arbeid, selv om det ikke det kan sies å være vanlig. Lossing, lasting og venting spiser opp mye av den tiden. Jeg fikk ikke inntrykk av at informantene hadde mye tid til overs til fri disposisjon i arbeidsuken. Yrkets mobile karakter legger også store begrensninger på hva sjåførene kan gjøre den tiden de ikke arbeider. Det kan være vanskelig å kombinere en hel del hobbyer med et liv i langtransport:

Lars: Lurer på om det ville latt seg jeg gjøre. Tror nesten det at det, yrket er såpass altoppslukende at, det tar veldig mye av din tid. Særlig hvis du er, kjører, skulle til å si utaskjærst. Nå vet jeg det at, det er mange som for eksempel har det her med data som hobby. Og i dag så er det mange sånne internett-plasser så kan du til og med surfe gratis. Og det er flere og flere som kjøper seg en laptop og har med seg. Og en dag, om ikke annet kan det også virke som kommunikasjonsmiddel for, både overfor

arbeidsgiver og for familie og venner. Så sann sett så er det, og likedan mobiltelefonen, jeg husker da vi kjørte, (humring) dro med oss en kasse på 20 kilo.(latter) Som var ett ork og bære med seg det til telefon.

Med lastebilhytten som base i arbeidsuken og bilen parkert på et nytt sted hver kveld, er det mange fritidsaktiviteter som er utelukket. Det å lese var nevnt av flere, ellers er data og foto aktiviteter som er mulig å kombinere med et liv på landeveien. Data kan da også som informanten nevnte, i tillegg til å være hobby, brukes som et kommunikasjonsmiddel, noe som jeg skal behandle senere under ensomhet. En av informantene brukte å ha med seg hunden sin, og han syntes den ga mye selskap. En annen igjen mente det ikke lot seg gjøre å ha med hund i bilen med tanke på den trange lastebilhytten.

Fysisk aktivitet er ikke noe yrket alltid gir så mye av. Aktiviteten strekker seg for mange sjåførere til lossing og lasting av gods, men som derimot kan være ganske krevende. Langt i fra alle laster og losser for hånd, og i utlandet får ikke sjåførene lov til å delta i laste/losse prosessen. Yrket preges av ujevn fysisk aktivitet og noe av aktiviteten kan, kombinert med høyt tidspress, være mer til skade enn nytte for sjåførenes helsetilstand. Noen informanter sa at de motvirket den stillesittende arbeidssituasjonen ved å gå en tur hver dag.

Fokus på sjåførenes frie tid

Det kan hende at reduksjonen i den maksimale arbeidstiden gjør at fokuset på fritiden til sjåførene er økt. Jeg vet ikke om det er det som er bakgrunnen, men i hvert fall er Norges første veibibliotek for yrkessjåførere akkurat blitt åpnet, tilknyttet en veikro i Telemark:

Ved E134 i Høydalsmo i Tokke ligg vegkroa som utfordrar myten om trailersjåførar. Midtvegs mellom aust og vest blir det satsa stort på yrkessjåførars kulturelle, fysiske, og kosthaldsrelaterte behov (Transportarbeideren nr 2. 2007).

I reportasjen i bladet står det at Transportarbeiderforbundet håper på å få på plass seks til åtte andre slike tilbud i Norge. I tillegg til bibliotek er også trimrom og TV-rom stilt til disposisjon for sjåførene. I Sverige har de i flere år hatt slike bibliotek, og det har vært en suksess der. At fokuset på den tiden sjåførene har fri fra arbeid er økt, kan knyttes til en generell trend av velferdstenkning i arbeidslivet i dag. Kanskje kan man også trekke paralleller til tiden rundt innførsel av allmenn 8 timers arbeidsdag. Da arbeidstiden ble redusert til åtte timer var mange redde for hva arbeiderne ville bruke fritiden til. Og det satt i gang ulike prosjekter som skulle være med på å gi arbeiderne meningsfull fritid. Borgerskapet

og fagbevegelsen jobbet parallelt, med forskjellige hensikter bak, for at arbeiderne skulle bruke fritiden ”riktig”. Knut Kjeldstadli skriver blant annet dette om arbeiderbevegelsens målsetning med den nyvunnede fritiden: ”Fritida ble i stedet tenkt inn i en brei ideell siviliserings- og selvkultiveringsprosess. Den skulle fylles med positive tiltak. Folk skulle danne seg sjøl som mennesker. (...) Den nye frie tida skulle gi arbeiderne, som før sto utenfor samfunnet, en sjanse til å komme inn på linje med andre samfunnsklasser- inn til velferdsgoder, til et allmennmenneskelig fellesskap, til kulturen” (Kjeldstadli 1993:79). Med den nye satsningen på veikroer vil man gi sjåførene kulturelle tilbud gjennom økt tilgang til bøker. Man ser at andre tanker fra den tidsperioden også går igjen i forhold til kosthold og fysisk aktivitet, med slagord som ”sunn sjel i ett sunt legeme”. Fokuset på langtransportsjåførers kosthold og helse, på grunn av deres stillesittende arbeidssituasjon, har også kommet mer på dagsorden de siste årene. Den aktuelle veikroen hadde jo som nevnt også eget trimrom for sjåfører og de skulle satse på sunne matalternativer på menyen.

Sjåførene beskriver en arbeidshverdag hvor fritid har en underordnet rolle. Yrket er såpass ”altoppslukende” som en sa over, hvor det ikke er stor plass til å dyrke andre interesser og hobbyer. Men lastebil og kjøring er da også for en del av sjåførene hobby i tillegg til jobb:

Kim: Nei, for å si det sånn da, så lenge som du er så rastløs som jeg, som de fleste er. Du har egentlig, altså du har hobbyen som yrke, mer eller mindre. I alle fall føler jeg det at sånn, du får se nye steder og treffe nye mennesker, stadig vekk i bevegelse altså du. Vet da faen jeg. I tidligere liv så ville jeg vært nomade eller sigøyner eller noe sånt sannsynligvis. Så nei, så lenge jeg har lesestoff, så kan du sende meg hvor som helst.

Noen sjåfører føler at de får betalt for å utøve hobbyen sin, de får lov til å kjøre stor bil, kommer i kontakt med mange mennesker og oppleve mye. Så selv om sjåførene i langtransport mener de ikke har noen reel fritid, så får de utleve en hobby gjennom å kjøre lastebil. Jeg hørte også underveis i arbeidet om flere som hadde andre yrker, men som brukte feriene sine til å jobbe som langtransportsjåfør.

Ulykker

Ulykker i trafikken berører yrkessjåførene i deres hverdag. Selv om ikke alle sjåfører vil oppleve å være direkte involvert i ulykker, ligger hele tiden tanken på at det kan skje i bakhodet. De som ikke har erfart ulykker personlig, har kanskje vært vitne til hendelser eller har kollegaer som har vært utsatt for uhell. Jeg skal nå vise hvordan informantene forholder

seg til denne delen av yrket gjennom å se på hvordan de opplever risikoen og frykten for ulykker. Dekningen trafikkulykker får i media skal også undersøkes.

Ingen ønsker å bli innblandet i ulykker, men enkelte yrkesgrupper er mer eksponert for dette enn andre. Lastebiler er så vidt jeg kan forstå overrepresentert i ulykker hvis man kobler antall ulykker de er innblandet til fordelingen av personbiler og lastebiler i Norge. Men statistikk gir et skjevt bilde hvis man ikke ser på hvor mye tid lastebiler i gjennomsnitt tilbringer på veien i forhold personbiler. Det kan til dels forklare de statistikkene som hevder at lastebiler er mer involvert i ulykker enn personbiler. Med yrket sitt ute på veien øker sjansen for å oppleve en ulykke, og det er en risiko sjåfører må leve med. Hvordan langtransportsjåførene forholder seg til denne risikoen og hvordan de reagerer når en har vært utsatt for en ulykke er svært individuelt. Når jeg spurte om sjåfører opplever å være redd i bilen fikk jeg litt tvetydige svar:

Peder: Nei altså, det blir tyngre og tyngre å dra i vei når det er vinteren. Men det er ikke bestandig det at man er redd for det, men man er spent i hvert fall før man kommer til bilen da. Få ruslet de første meterne på blåis som det er mye av her i landet. Så nei, men redd er jeg ikke, er ikke pusling nok til det, for å si det slik.

Denne kommentaren er ganske symptomatisk for hvordan sjåførene ser på det å være redd i kombinasjon med yrket. Det var mange av sjåførene som ikke ville innrømme at redsel var en del av yrket. Mitt lite reflekterte bruk av ordet redd i intervjusituasjonen var kanskje noe av feilen. Redsel kan ha vært et for ladet ord til å bruke i denne sammenhengen, for mange av svarene gav preg av den tvetydigheten som dette svaret over gir inntrykk av. Gjennom å innrømme redsel ville de ha avslørt en svakhet som de ikke ønsket å vise. Samtidig som de svarte at de ikke var direkte redde, så lå det gjerne implisitt i svarene at det var noe der. En følelse i bakhodet som de ikke helt klarte eller ville sette ord på. Svarene varierte fra en som hevdet at hvis du var redd hadde du ingenting i yrket å gjøre, til en som mente at hvis du *ikke* var redd noen gang så hadde du ingenting i yrket å gjøre. Det kan virke som om de som hadde vært innblandet i alvorlige ulykker eller vært veldig nær å havne i en, hadde lettere for å si at de kunne bli redde i bilen:

Lars: Åhå! Å ja gjett! Jeg har vært så redd at jeg nesten har vært sikker på at det her har vært min siste dag. Hm, jeg har greid å lure døden tre ganger, om jeg får noen flere sjanser vet jeg ikke men, det har vært så ille at jeg har overveid å slutte. Og to av de gangene har det vært på grunn av uvettige

medtrafikanter. Han nå sist, men det var ikke med lastebilen, men det var med en følgebil. Da var jeg så nær at, det var her nå for en måned siden nå, oppe ved Gjelleråsen. Der kom det ett vogntog i feil kjørebane i en sving, og at jeg greide å stoppe det, det er nå nesten bare, ja det tror jeg er mer eller mindre et under. At jeg ikke ble hengermat som jeg kaller det, for han laget, jeg var borti rekkverket på høyreside og på venstre frem, foran på støtfangeren der hadde han laget en liten ripe av en skvettlapp. Så det (latter)

Lars hadde opplevd flere episoder som hadde satt spor, og det påvirket hans tanker og følelser om risikoen han utsetter seg for i hverdagen. Han hadde ikke vært i en alvorlig ulykke, men hadde vært utrolig nær flere ganger. Sjåførene hadde generelt sett lettere å innrømme at det var situasjoner de fryktet å havne i, enn at det hendte at de var redd i bilen. I lastebil er sjåførene forholdsvis godt beskyttet. De sitter høyt, og ved kollisjoner med personbiler er det sjelden lastebilsjåførene pådrar seg livstruende skader. Alvorlighetsgraden for ulykker hvor tungtransport er involvert i er derimot relativt høy. Kjøretøyets størrelse og tyngde gjør at når de først er innblandet i trafikkulykker kan konsekvensene være fatale. Sjåførene gav gjennom svarene sine inntrykk av å ikke være redd for, eller i noen særlig grad frykte for sin egen sikkerhet. Nesten alle sjåførene var mer opptatt av medtrafikantene ute på veien, risikoen for å skade andre. Informantene oppgav at de fryktet å kjøre på andre, både biler og fotgjengere:

Vidar: Det er møteulykker. Jeg har vært med som ambulansesjåfør og plukket ut folk fra grillen på traileren. Vært med på løftet opp trailere for å få plukket frem rester av bilen og sånn der. Men det, det er en situasjon jeg ikke vil andre skal komme opp i og. Så det er det jeg frykter mest, det også at, å kjøre på unger så klart. Kjøre på folk.

Møteulykker

Møteulykker er den vanligste ulykkesformen som tunge kjøretøy er involvert i. Antallet møteulykker mellom personbil og lastebil hvor personbilen har kommet over i feil kjørebane, har vært så høyt at man har begynt å stille spørsmålstegn med hva det kan skyldes. Når det i tillegg ofte skjer på rette strekninger og det er bare ett menneske i personbilen, har det forsterket inntrykket av at noe har vært galt. Ved nærmere undersøkelser viser det seg at ved et stort antall av disse ulykkene ligger det bevisste handlinger om å ta sitt eget liv bak. Sjåføren av personbilen vrenger bilen over i feil kjørebane rett foran lastebilen slik at sjåføren av den ikke rekker å reagere:

Stig: Nei. Men jeg tenker hver gang jeg hører at en personbil har kjørt i fronten på en lastebil. Døde bare ja, sa de før, men nå har de begynt å forske litt mer på det, og det viser seg at åtte av ti tilfeller så er det en som gjør det med hensikt. Og de finner igjen brev i bilen og hjemme og sånn og. Greit at en er lei av livet, men han tenker ikke på den han utsetter det for. Bank i bordet sa jeg, men heldigvis ikke vært borti noen sånne, men jeg har hatt smeller da.

Tallet denne Stig oppgir er nok alt for høyt, men det er et betydelig antall av slike møteulykker som i praksis er en selvmordshandling med trailere som våpen. Psykiater Hans Olav Tungesvik har i samarbeid med NLF utarbeidet en rapport som heter ”Møteulukker Tungtransport/personbil” (2006). Han har i den forbindelse intervjuet 20 lastebilsjåfører som har opplevd frontkollisjoner. Av de 20 ulykkene var 18 dødsulykker, og ni av de selvmord. Siden tallmaterialet er så begrenset, gir ikke rapporten noen entydige og allmenngyldige konklusjoner, men den viser en tendens. I tillegg til å komme frem til et tallmateriale angående hvor stor andel av møteulykkene som er selvmord/selvmondsforsøk, viser også undersøkelsen hvordan lastebilsjåførene reagerte på ulykkene. Sjåførene som har kommet ut for en selvmordskandidat, har hatt vanskeligere for å takle prosessen etter ulykken. Det å føle seg brukt som våpen i selvmord har en virkning på erfart posttraumatisk stress i etterkant. Tungsvik sa dette til Aftenposten:

Dette har sammenheng med den dramatikken som lastebilsjåføren opplever. Mange av dem har sett personen i øynene idet de åpenlyst kjører i døden(Aftenposten.no lest 15.06.06).

25 % av tungtransportsjåførene oppgav at sjåføren av personbilen så rett mot dem før det smalt. Av sjåførene som har blitt intervjuet i forbindelse med denne rapporten, opplyser ca halvparten at ulykken har hatt innvirkning på både familieliv og arbeidssituasjon i etterkant.

Proessen etter er ulykken er svært viktig, og mange av sjåførene var kritiske til den krisehjelpen de fikk i forbindelse med uhellet. Mange av mine informanter var også inne på hvilket støtteapparat som finnes for de som har vært innblandet i alvorlige hendelser. Det finnes ulike former for støtte etter en ulykke, men ingen automatisk oppfølging fra det offentlige. Organisasjonene NLF, NTF, YTF (Yrkestrafikkforbundet) og TL (Transportbedriftenes Landsforening) har sine ordninger, men de er først og fremst for deres egne medlemmer. Det er derfor blitt tatt et privat initiativ. En dame som mistet eks-mannen sin i en trailerulykke, reagerte på hvilket apparat som møter en i etterkant av en ulykke. Er du

ikke medlem i noen av de nevnte organisasjonene, får du ikke et reelt tilbud om hjelp. Hun startet derfor Trolle-nettverket som skal være tilgjengelig for yrkessjåfører og deres pårørende som har behov for hjelp etter en ulykke. Dette nettverket var det flere av sjåførene jeg var i kontakt med som berømmet og hadde benyttet seg av. Det å prate ut om ulykken man har vært i er ikke noe som har vært innarbeidet blant langtransportsjåfører:

Kim: (tungt pust) Det, det er vi alt for lite flinke til, alt for lite flinke til også få det ut. Det er også kanskje derfor også en av grunnene til at jeg ønsker flere jenter inn i yrket for de er mer, mye flinkere til å prate om slike ting. De er også mye flinkere til å få oss til å prate. Og jeg vet jo hun Mona Buraas, Trolle Stiftelsen.

Holdningen er at jo forttere en er tilbake bak rattet, jo bedre. Kanskje ta en ”fyllekule” og så skal alt være bra igjen. I den tidligere nevnte rapporten ble bare et fåtall av sjåførene sykemeldt etter ulykken. Og de fleste av dem for mindre fysiske skader i forbindelse med ulykken. Det veldig individualistiske og mannsdominerte yrket skaper et miljø hvor sjåførene ikke er så flinke til å dele det negative de opplever med andre. Flere informanter sa at det ble pratet mye om ulykker, men ikke om sine egne ulykker. De er flinke til å snakke om hvor ”dumme og dårlige andre er”, som en informant sa det. Sjåførene prater seg i mellom om ulykker, men mer som aktuelle hendelser.

Politiet i Norge foretar enkelte ganger noe som de kaller rutinemessig beslag av førerkort etter dødsulykker, noe de ikke har juridisk belegg for. Sjåførene som opplever beslag synes de blir mistenkeliggjort, noe som automatisk øker sjåførenes skyldfølelse. Praksisen øker belastningen på yrkessjåfører som har opplevd en dødsulykke (Tungsvik 2006:17).

I media

Informantene reagerer sterkt på medias presentasjon av ulykker. Møteulykkene mellom trailer og personbil har en tendens til å få stor oppmerksomhet fra media, noe man også kan forstå. Når ulykkene først skjer, blir de gjerne ganske alvorlige. Problemet med dekningen av slike ulykker er den manglende presisjonen og trangen til ”salgbare” overskrifter. Alle sjåførene jeg pratet med mente at media ofte gav et feil bilde av ulykkesforhold. Gjennom sine ordvalg i overskrifter og innledninger gir aviser ofte inntrykk av at førere av stor bil har skylden for ulykken, uten at det nødvendigvis er sant:

Gunnar: Ja, det er jo. De blåser jo opp det der med lastebiler hver gang omtrent så. Det er klart det at, kommer det en

personbil i veien så er den jo, ligger den jævlig dårlig an i forhold lastebilen. Mesteparten av det der med møteulykkene det er jo personbilen som kommer over i feil kjørebane, men det skriver de da svært lite om, det er jo liksom lastebilen de tar først og så.(...) Ja, så kanskje langt ned i teksten kommer at personbilen kom over i feil kjørebane.

Overskrifter av typen ”Knust av vogntog” er vanlig å se i avisene. Når det ofte senere i reportasjene kommer frem at det var personbilen som hadde kommet over i feil kjørebane er leserne allerede forledet til å tro at ulykken var vogntogsjåførens sin skyld. Dette gjør også noe med sjåførene som har vært innblandet i ulykkene. De blir kanskje fremstilt med skyld i at en hel familie er drept. Et eksempel på dette er Dagbladets forside tirsdag 18. juli 2006. Hovedsaken presentert over halve siden er en ulykke. Overskriften er: ”Mor, far og datter KNUST av vogntog”. De har også brukt forskjellige størrelser på ordene, og knust er av størst type, med store bokstaver i tillegg. Inne i avisa fortsetter det over en dobbeltside. Der er overskriften: ”Familie knust av vogntog”. I mindre typer står det: ”Familien på ferietur hadde ikke en sjanse da de møtte et vogntog ute av kontroll. Far, mor og datter ble drept”, den siste setningen er uthevet. Først i andre avsnitt av reportasjen, ett avsnitt som er kalt ”Ute av kurs”, kommer det frem at grunnen til vogntoget var ute av kurs var at det skulle unngå to personbiler som allerede hadde kollidert. I tredje avsnitt, kalt ”Lokalsamfunn i sorg”, får man en litt lengre forklaring på hva som forårsaket ulykken: *Ulykken skjedde da to personbiler kolliderte. Et møtende vogntog, en tsjekkiskregistret semitrailer, mistet så kontrollen og kjørte så delvis over en tredje bil, en Volvo stasjonsvogn som de fire familiemedlemmene satt i. Bilen ble så klempt under vogntoget at de omkomne måtte skjæres ut. Familien på fire var på retning nordover.* Helt til slutt i reportasjen står det at årsaken til ulykken ikke var kjent. Når man får presentert hendelsesforløpet av ulykken, virker det egentlig ikke som at sjåføren av semitraileren kan lastes for ulykken. Sjåføren, som også hadde sin datter med i bilen, måtte i løpet av noen brøkdelssekund ta en avgjørelse om hvordan han skulle handle i forhold til den ulykken som allerede hadde skjedd. I stedet for å kjøre rett inn i de bilene som hadde kollidert, la han bilen ut i motsatt kjørebane og traff Volvoen. Antagelig var en kollisjon uunngåelig, og han måtte ta en avgjørelse for å prøve å begrense omfanget av ulykken. Uheldigvis traff han en bil hvor det var en hel familie i. Dette var en meget tragisk hendelse, men det gjorde det ikke bedre for noen at Dagbladet indirekte gjennom sin presentasjon av ulykken ga sjåføren av semitraileren skylden for at ulykken skjedde.

Sjåførene som er involvert i slike ulykker opplever en veldig belastning enten de er skyld i ulykken selv eller ikke. Informantene mine var ganske unisone i deres syn på hvordan spesielt aviser dekker trafikkulykker i Norge. Det eksemplet jeg brukte er bare ett av mange.

Et annet moment ved denne reportasjen er hvilke betegnelser de bruker. I overskriftene og i begynnelsen av reportasjen blir traileren kalt vogntog. Bilen han kjørte var semitrailer. Jeg skal uten å forvirre leserne (eller meg selv), prøve å forklare forskjellen på de to betegnelse. En semitrailer består som regel av en trekkvogn med en lang avtakbar henger, mens et vogntog kan beskrives som en lastebil med en henger. Et vogntog har da to separate lasteenheter. Den upresise språkbruken fra journalistene gjør at sjåførene mister tilliten til det øvrige som blir presentert i deknninger av ulykker.

I aviser på nettet skriver de ofte om ulykker før årsakssammenhengen er brakt på det rene. Her ser man også eksempler på at den store bilen blir presentert som den skyldige før man har dannet seg et bilde av hva som har skjedd. Istedenfor å nøytralt skrive om en ulykke som man ikke kjenner hendelsesforløpet til, lager journalistene overskrifter som skal fange oppmerksomhet. Jeg har i nettaviser sett eksempler på endring i presentasjon av en og samme ulykke. Fra å være av den typen jeg beskrev tidligere, til å bli av en mer nøytral overskrift, som "Ulykke på E6". Det blir en slags forhåndsdomming av yrkessjåføren gjennom å gi leserne inntrykk av at ulykken skyldtes den store bilen.

Jeg har allerede påpekt at hvordan fremstillingen av ulykker har konsekvenser for de sjåførene som er involvert. En slik presentasjon skader ikke bare den enkelte som er involvert, men hele gruppens anseelse. Derfor er sjåførene generelt så kritiske til det bildet aviser gir. En av mine informanter mente han hadde sett noe bedring i dekningen, men resten var lite tilfreds over standarden. Det gjelder ikke bare hvordan avisene dekker ulykkeshendelser, men at stoff som omhandler lastebil/trailere er ofte vinklet negativt. Manglede sikring av lass er et tema som også går igjen ved jevne mellomrom. Skrekkbilder med overskrifter fulgt av "Livsfarlige vogntog" (Dagbladet 26. juli 2006) og "Drapsmaskiner på veiene" (Aftenposten.no lest 20.10.2005) dukker opp i avisene titt og ofte. Sikring av last er et viktig område å fokusere på, men hvordan avisene presenterer dette stoffet er med på å danne et mønster. Sammen med den måten man dekker ulykker, på gjør at det skapes et bilde av lastebiler/trailere som noe som i utgangspunktet er farlig:

Erling: Det var for noen år siden en kampanje som het "venner på veien", at biltilsynet ville prøve å få i gang en sånn kampanje

for å få mer forståelse mellom personbiler og vogntog, men det er nesten helt håpløst sånn som avisene blåser opp ulykker der lastebil og vogntog er involvert.

Det store fokuset på trailere/lastebiler som et risikomoment på veien skaper frykt og angst blant privatbilister:

I en artikkel jeg så, ble det sagt av trafikkforskere fra SINTEF at det fokuseres for mye på ulykker der tungtrafikk er innblandet. Og det blir skapt mye unødig angst blant privatbilister (...). Folk får rett og slett angst når de ser et vogntog komme imot og dermed dårligere bilister, heter det videre i artikkelen (TIA-Nytt 03:2003).

Mediadekningen av det voldsomme snøværet på Sørlandet i begynnelsen av februar 2007 faller også inn i dette mønstret av hvordan trailere og deres førere fremstilles. Trailerne og vogntogene fikk tidlig skylda for kaoset i media. På Agderposten.no (lest 12.03.07) var denne overskriften å finne ”22 dødsmaskiner stanset”. Akkurat denne artikkelen er skrevet før det store kaoset inntraff og fokuserer mer på dårlig utstyrte trailere. Etter hvert tetnet det seg til og det ble til slutt full stopp på veien mellom Kristiansand og Grimstad. På grunn av det store antallet lastebiler på veien, ble også de i media hengt ut som ansvarlige for hvorfor det gikk så galt. Ulike instanser kranget internt seg imellom hvordan dette kunne skje. Noen uker etter snøværet ble det konkludert med at ingen kunne lastes for kaoset. Det var en ekstrem vær-situasjon som gjorde at trafikken stoppet opp og folk ble innesnødd. (VG.no lesedato 25.04.07). Været kombinert med den aktuelle veistrekningens utforming gjorde at man ikke greide å holde den åpen. Det kom frem at de trailerne/vogntogene som var ute på veien stort sett var godt skodd og at de under normale forhold ikke ville hatt noe problem. De var blitt godkjent i kontroller og dermed klarert for å kjøre videre. Det ble i media fokusert på de som hadde for dårlig utstyr og ikke slapp igjennom kontrollen, men samtidig fikk de som hadde blitt klarert for å kjøre videre i media skylden for at kaoset oppsto. I ettertid har de da delvis blitt ”renvasket for beskyldningene”. En mediadekning av denne typen vedlikeholder og forsterker bildet av trailere som landeveiens dødsmaskiner.

En form for ensomhet

Sammen med frykt/redsel er ensomhet blant de tause forutsetningene i yrket. Det er noe mange opplever, men få snakker åpenlyst om. De som har familie kan si at de lengter hjem til familien, men ensomheten som sjåførene opplever på grunn av sin profesjon er sjelden et samtaleemne. Her skal jeg greie ut om hvordan langtransportsjåførene tenker om det å være

alene i bilen og, diskutere i hvilken grad det fører til ensomhet. Jeg skal sette yrkesgruppene langtransportsjåfører og bønder opp mot hverandre for å vise til likheter i hva som skaper ensomhetsfølelse i yrkene. Først skal jeg se hvordan ensomhet blant bønder er blitt behandlet.

Ensomhet i bondeyrket

Bønder er en yrkesgruppe hvor ensomhet har blitt problematisert. Blant bønder er mangel på arbeidskollegaer oppgitt som den viktigste årsaken til følelsen av å være ensom. I artikkelen ”Ensomme bønder – i klemme mellom arbeid og fritid” (2002) diskuterer Elsa Fjeldavli og Hilde Bjørkhaug fenomenet ensomhet blant norske bønder: ”Vi betrakter ensomhet blant bønder som sosiale konstruksjoner, det vil si at forståelsen bestemmes av en rekke andre samfunnsmessige faktorer som varierer mellom individer, og i tid og rom. Emosjoner og tankekonstruksjoner konstitueres ikke ensidig ”innenfra”, men i kontinuerlig interaksjon med omgivelsene. Ensomhet blant bønder er dermed uttrykk for relasjoner og ikke nødvendigvis en egenskap eller et karaktertrekk ved den enkelte bonde” (Fjeldavli og Bjørkhaug 2002:111). Forfatterne poengterer forskjellen på det å være alene og opplevelsen av ensomhet: ”Alenehet lar seg enklere måle, mens ensomhet som emosjon eller kognitiv tilstand er sammensatt” (ibid). I forståelse av ensomhet er relasjoner og roller sentrale begrep.

Fjeldavli og Bjørkhaug viser til at ensomhetsfølelsen blant bønder har økt på grunn av forandringer i bonderollen. Effektiviseringen av landbruket og en nedgang i antall gårdsbruk samt den generelle samfunnsutviklingen med fraflytting fra landsbygda i Norge på 1990-tallet har vært med og endret på yrket bondeyrket. Det tradisjonelle familiebruket har gått mer og mer over til å bli et enpersonsbruk. Dette har skapt frustrasjon blant mange i næringen. Også mediedebattene som foregikk på 90-tallet om matvarepriser, matvarekvalitet, og sykdomsrisikoen var med på øke påtrykket for de enkelte: ”Det som oppleves som yrkesrelatert ensomhet, kan skjule følelser over mer komplekse erfaringer og opplevelser som bonde” (ibid:124). I løpet av 1990-tallet opplevde bønder en forverring i kårene for å drive landbruk og forfatterne setter ensomhetsfølelsen i yrket delvis i sammenheng med dette. Fjeldavli og Bjørkhaug viser at det er forskjeller i materialet ut i fra produksjonstype, hvor melkeprodusenter markerer seg i forhold til omfang og grad av opplevd ensomhet.

Etter en gjennomgang av hvordan langtransportsjåførene forholdt seg til ensomhet, skal jeg sammenligne de to yrkene og vise hvordan ensomhet kan være et aspekt ved dem.

En akseptert ensomhet

På direkte spørsmål om de opplevde ensomhet i bilen, fikk jeg mange negative svar fra mine informanter, noe som ikke overrasket meg. Svarene jeg fikk gav inntrykk av noe av den samme tvetydigheten som da jeg tok opp temaer som frykt og redsel, men det virket som sjåførene hadde lettere å innrømme at det finnes en slags ensomhet forbundet med yrket. Når jeg spurte om hvilke tanker de hadde om ensomhet, var det flere som sa at det til tider var et ensomt yrke:

Erling: Det et veldig ensomt yrke så... Men jeg tror egentlig at hvis du velger det yrket så vil du, enten så holder du ut i to år for å finne ut at dette her var ikke noe for meg, ellers så fortsetter du å kjøre så, i mange år. For du godtar egentlig den ensomheten når du kjører. Men jeg tenkte på det at du, blir veldig mye overlatt til deg sjøl og, egne tanker og. Må egentlig trives med deg selv, eller mye med deg selv

Erling er her inne på noe sentralt i hvordan sjåførene tenker omkring ensomhet. Det er noe en må godta hvis en skal holde ut i yrket. Kanskje er det slik at de som føler yrkets ensomhet sterkest gir seg ganske fort. Å trives i sitt eget selskap er en forutsetning for å ha det bra i yrket. Langtransportsjåførene fremhevet det å sitte alene og kjøre bil som en positiv side av yrket. Knut Halvorsen kaller den positive dimensjonen av ensomhet for solitude: ”En viss ensomhet og isolasjon er nødvendig, som et pusterom som gir mulighet for personlig ettertanke (...) Det ser således ut til å være et behov for alenehet, og at folk søker denne formen for alenehet, som refererer seg til en tilstand hvor en person er alene og uobservert av andre” (Halvorsen 2005:55). Sjåførene likte stort sett det å være alene i bilen når de kjørte, mens den resterende tiden kunne for noen oppleves som ensom.

Hvordan de begrunnet at det ikke var ensomt mens de kjørte, vitner om ulike strategier for å døyve kjedsomhet. Kaffe, røyk, radio og synging til, og ikke minst mobiltelefon inngikk i svarene for hva som hindret ensomhet i arbeidsdagen. På de turene jeg var med på var jeg vitne til omfattende bruk av mobiltelefon både til arbeidsrelaterte samtaler og til tidsfordriv. Sjåførene hadde mest samtaler med andre sjåførere som var ute på veien, og da gjerne med sjåfører ansatt i samme firma eller som kjørte for samme oppdragsgiver. Det mest ekstreme jeg opplevde var en sjåfør som pratet i telefon nærmest halve turen. Mobiltelefonen gir også langtransportsjåførene mulighet til å holde kontakt med familie og venner i arbeidsuken.

Jeg fikk også til svar at det var ikke rom for å føle seg ensom mens man kjørte, fordi at veien krevde ens fulle oppmerksomhet til en hver tid. Det kom klart frem av intervjuene at det er den tiden sjåførene ikke sitter bak rattet som kan være den største utfordringen i forhold til ensomhet:

Vidar: Det er et ensomt yrke, utrolig ensomt yrke. Jeg har sittet ei helg på en liten øde plass og, du kjenner ingen og, du har eneste mobiltelefonen, men den er det begrenset bruk på og. Du bare venter på at helgen skal gå. Du kan få kjøretid som stopper deg midt oppe på fjellet eller fjelloverganger, og der blir du stående. Du trenger ikke å være sliten, men du må følge skiven. Og du kommer ikke vekk derfra, da skulle du ønsket å være en helt annen plass. Men så har du de dagene også som, som er helt fantastiske. Om sommeren bruker jeg å ha med meg fiskestang og engangsgrill. Og ser jeg at nå er det en time igjen til jeg må ta kveld, så stopper jeg heller der så, får jeg hive litt med stangen og kose meg og sånn der.

Som langtransportsjåfør er det ikke alltid lett å planlegge dagene sine, og tidspress gjør at man ofte må bruke hele kjøretiden sin slik at man ikke nødvendigvis kan stoppe der man egentlig vil. Når kjøretiden går ut kan man være, som Vidar nevner, midt oppe på fjellet. Det er slike aspekter ved yrket som langtransportsjåførene opplever som ensomt: Å være tvunget til å ta pauser på øde steder og uten mulighet til å komme seg derfra før neste arbeidsdag begynner. Noen av sjåførene mente at yrket fikk konsekvenser for det sosiale livet, og at det ikke var i arbeidsuken ensomhetsfølelsen var verst:

Peder: Ja det må vel bli det da, når du skal jobbe da natt og dag og helg og søtten hele året så. Så kameratgjeng for eksempel, det er en ting, det er en form ensomhet, når du begynner å bli gammel så har du liksom ingen, ingen å omgås, for å si det slik. Men ensomhet på jobb for eksempel det, jeg synes det er så knall fint og være alene i bilen jeg for eksempel, for da, da stopper du, du gjør for så vidt akkurat det du vil egentlig. Så i forbindelse med jobben så synes ikke det er noe ensomhets kvaler, men for eksempel når du begynner å bli eldre så kan det være noe som dukker opp, jeg vet ikke.

Sjåførene er vant til å være alene i bilen, og ikke alle føler det som ensomt. Informanten over syntes det var mye verre å være alene når han var hjemme enn når han var på jobb. Det kan være vanskelig å opprettholde den sosiale kontakten med venner i et yrke hvor man ikke har så mye av fritiden sin hjemme. Selv om alle sjåførere i dag har mobiltelefon, så er det ikke alltid man greier å vedlikeholde sosiale relasjoner kun per telefon.

Yrkesroller

I utgangspunktet er bondeyrket og langtransportsjåføryrket svært forskjellig. Men jeg skal nå peke på noen likhetstrekk ved yrkesrollene og arbeidssituasjonen. Langtransportsjåførene er også i en næring som er under stadig forandring og hvor det drives med knappe marginer. Begge næringene blir ofte fremstilt som uten fremtid i Norge ved møte med økt internasjonal konkurranse. Skjerpede krav gjennom regelendringer og fokus på sikkerhet har forandret sjåførrollen. Man har en løpende mediedebatt hvor lastebilenes plass på veiene blir diskutert. Informantene mener media har en tendens til å legge skylden på yrkessjåfører i forbindelse med ulykker og klager over det bildet som blir tegnet av dem. Yrkesrollene til bønder og langtransportsjåfører er begge under forandring og møter altså press fra flere hold.

Selv om jeg ikke har noe sammenligningsgrunnlag, antyder materialet at ensomhetsfølelsen kan være økende blant sjåfører. Tidspress gjør at sjåførene føler de har mistet mye av den sosiale kontakten med kolleger. For de som kjører utenlands har også bortfallet av tollområdene på grenseovergangene i EU-området ført til mindre samkvem med andre i yrket. Det er endringer i yrkesformen sjåførene mener har gått utover det sosiale.

Bøndene rapporterte om mangel på arbeidskollegaer som den viktigste årsaken til ensomhet. Langtransportsjåfører har en jobb hvor det vanligste er å være alene i bilen under arbeidsdagen. Selv om sjåførene kan sies å ha større grad av kontakt med kollegaer og andre gjennom lasting, lossing, ferjer og innlagte pauser i dagen, er mangel av sosial omgang noe som preger det yrket også. Begge yrkene kan sies å være livsstilsyrker hvor arbeidet gjennomgriper hele tilværelsen, og legger store begrensninger på den tiden de ikke jobber. Skillet mellom arbeid og fritid er flytende hos både bønder og sjåfører i langtransport. Melkebønder er de som i størst grad er heltidsbønder og er mest bundet til gården. De er også de som føler ensomheten sterkest og har flest prosentmessig antall ensomme. De som følte seg mest ensomme oppga at de manglet fortrolige venner. Siden det inngikk ganske få informanter i min undersøkelse, er det vanskelig å slå fast om man kan finne forskjeller i følt ensomhet ut i fra hvordan man kjører. Men jeg antar at løskjørere i utgangspunktet kan ha lettere for å oppleve yrket som ensomt, enn de som kjører faste ruter. Når man kjører linje treffer man gjerne de samme personene jevnlig. Forutsetningene for å opprette varige sosiale relasjoner med kollegaer er bedre til stede når man møtes ofte. På samme måte som hos bøndene, vil jeg tro at det er store forskjeller i følt ensomhet blant langtransportsjåfører hvor arbeidets organisering er en viktig variabel. Til tross for de åpenbare forskjellene i det å være

langtransportsjåfør og bonde, har jeg vist at det finnes noen likhetstrekk ved både selve arbeidet og yrkesrollene, med tanke på hva Fjeldavli og Bjørkhaug mente skapte ensomhet blant bønder.

Som et siste felles punkt mellom bønder og langtransportsjåfører, uten at det nødvendigvis har noe med ensomhet å gjøre, vil jeg bare nevne at bønder har tradisjonelt vært en av de viktigste rekrutteringsgruppene for transportnæringen. Man kan trekke linjer langt tilbake i så måte. To av de sjåførene jeg var i kontakt med oppga at de drev småbruk i tillegg til å være langtransportsjåfør, og flere andre hadde vokst opp på småbruk.

På grunn av de klare parallellene til bønder, en yrkesgruppe hvor ensomhet har blitt så synliggjort, er temaet noe som hadde fortjent en nærmere undersøkelse enn det jeg har plass til her. Jeg har ingen grunn til å tro at langtransportsjåfører flest føler seg ensomme, men det er et lite problematisert aspekt ved yrket og kan ha større omfang enn det mange er klar over:

Lars: Jo. Det er en, det er mang en enslig sjel. Det er kanskje mye mer enn vi egentlig, mange i yrket vil innrømme. Og, den ensomheten kommer vel de gangene, for eksempel 17. mai når du sitter i traileren. Du har et familisert forhold som skranter, eller du kan ha, nja en skilsmisse som er på gang for eksempel. Savn av unger for den som har det. Savn av foreldre. Og det er, det er trolig mange flere som lider av det her, hvis en kan kalle det ensomhet, enn det som er belyst i dag tror jeg. Og det gjør egentlig det. Det her yrket er mye sånn opp som en løve og ned som en skinnfille. For du kan sitte og vente og vente, og vente. Du venter "hælen fløtte mæ så gærli" at det nesten så du tror at det går mark i deg. Også ringer det en telefon og sier – du kjør dit og last! Og du vet, da er du nesten i hundre tre sekund etterpå. For da er du så overlykkelig at du idet hele tatt i alle fall får gjort noe, så du slipper å sitte og gruble over dine personlige problemer. Og det er det, og når du da. Selvfølgelig er mobil telefonen et hjelpemiddel til å, å avskaffe eller som jeg sier, laptopen til å avskaffe den ensomheten. Men det blir jo egentlig ikke det samme da likevel. Også tenker du som så - søren og jeg kunne gått 17mai-tog sammen med kjerringa i dag. Så må jeg sitte her å vente på det her lasset, for at jeg fikk ikke noe returlass, for eksempel. Og jeg glemmer jo ikke mange ganger hvor jeg satt på en parkplass nede i Tyskland. Jeg var så glad for at jeg hadde overkøya fult av Donald (latter), at jeg hadde noe å slå i hjel tida med. For det ble jo det det ble da. Så ensomhet, å jo da, det er. Jeg vil nesten tørre å påstå at det er mye mer enn det vi vet om.

Frihet under ansvar

Etter å ha konsentrert meg om mindre bra sider ved yrke så langt skal jeg presentere det som de aller fleste langtransportsjåfører anser som det beste med å kjøre langtransport, nemlig friheten. Det kan synes som et paradoks siden jeg, hittil har presentert et yrke som ikke kan sies å være særlig fritt. Hva er det egentlig sjåførene legger i at de synes yrket er fritt, og hva er det frihet fra? Det er spørsmål som jeg skal besvare.

Den paradoksale friheten

Av mine informanter svarte seks av ni at friheten var det de likte best med yrket. Og fem av dem brukte selve ordet frihet. Det paradoksale i følelsen av frihet i langtransport kommer frem i sjåførenes utsagn:

Kim: Frihet, muligheten til at du kan. Du, ja altså, du er fri samtidig som du er jævlig bundet opp på grunn av det moderne systemet med telefon, men du er rimelig fri likevel. Det synes jeg er det positive. Også da, det er jo, sånn sett utfordrende. Det er et utfordrende yrke, du kommer stadig på nye steder, du treffer nye mennesker, du. Språk, adresser, finne frem alt det der så. Du skal være litt, litt lekelysten for å fortrekke.

Kim mener friheten er det beste aspektet ved å være langtransportsjåfør, men at moderne kommunikasjon begrenser noe av friheten. Mobiltelefonen gjør at arbeidsgiver og oppdragsgiver hele tiden har muligheten til holde seg oppdatert om hvor sjåførene er og kan plutselig forandre på kjøreopplegget. Kim har kjørt i mange år og mest i utlandet. Før mobiltelefon ble vanlig måtte sjåførene selv finne en telefon og ringe befraktere for returlass på utenlandskjøringen. Slik sett styrte også sjåførene kommunikasjonen mer gjennom at de kunne selv velge tidspunkt for kontakt. Hvis sjåførene følte behov for en pause, ventet de bare med å ringe til de selv var klar for et nytt lass. I dag får sjåførene vite hva som skal skje videre med en gang dette er klart. Og de kan motta endringer i planene hele døgnet. Informanten over mente mobiltelefonen var det verste som hadde skjedd i yrket, gjennom det økte jaget den skapte. Mobiltelefonen er med på å legge begrensninger for sjåførens følelse av frihet. Både gjennom følelse av overvåkning og at den er med på å frata sjåførene styringen over egen hverdag, er mobiltelefonen en faktor som reduserer frihetsfølelsen blant langtransportsjåfører. Den er kanskje redusert, men er fortsatt sammen med utfordringen noe av det beste med yrket, i følge denne sjåføren.

Hva sjåførene legger i at yrket er fritt er ikke helt lett å få tak på. Sjåførene hadde problemer med å utdype hva egentlig friheten bestod i. Frihet er en svært subjektiv følelse, og sjåførene legger nok ulikt innhold i begrepet, men noe går også igjen. Her er et utdrag fra et intervju som illustrerer hvor vanskelig de hadde for å legge innhold i denne friheten:

Peder: Friheten. (latter) Du er veldig fri da for når du vet at du skal laste, laste kan du si også er du ferdig med det, da har du litt. Da liksom står du veldig fritt med hvilken vei du kjører. Bør det være den korteste veien og. Du er veldig fri kan du si, slikt sett da.

Frode: Du har frihet til å ta valgene selv?

Peder: Ja, ja det har du jo for det du, du har jo fått denne bilen å sitte i, for å gjøre jobben for bileieren for å si det slik så. Det er jo for så vidt frihet da egentlig slik sjøl om, det passer liksom ikke så mye med, familielivet egentlig. Og synes at der, friheten må egentlig høre hjemme men. Nei da, liker å være etter veien og liker å. Har ikke noe med at det bør dure for det har jeg vokst i fra for mange år siden, men det er jo tross alt dette jeg driver på med for min del da så.

Frihet kan for sjåførene være når de har lastet opp bilen, og de selv kan disponere tiden de har til tilrådighet. En frihet til å velge hvilken vei en skal kjøre blant annet. Så lenge sjåførene gjør jobben sin gjennom å levere godset i tide, vil som regel ingen bry seg om hvordan de løser oppgavene. Ved avtalt leveringstidspunkt og -sted skal både godset og bilen være i tifredsstillende stand, det er et ansvar som hviler på den enkelte sjåfør. Men de har frihet til å ta egne valg i løpet av arbeidsdagen. Selv om sjåførene helst skal ta korteste eller raskeste vei, kjøre forsvarlig og ha minst mulig drivstofforbruk, overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene og fartsgrenser, er dette valg de tar løpet av en arbeidsdag. Førerne kan velge å ignorere det de *burde* gjøre, men det kan også få konsekvenser. Flere av langtransportsjåførene brukte frasen ”frihet under ansvar” som beskrivelse hva de likte med yrket:

W: Oi, det er vel også. Hm, tross alt så har vi liksom uansett, hva folk maser på deg, så er det jo, så er det jo et. Ja, frihet under ansvar holdt jeg på å si, eller noe sånt, hvis du kan kalle det det. Så er du din egen herre, på ett vis da, i og med at du har det ansvaret, du har. Og, du er, altså når du er, hvert fall i utlandet så føler du at, dette her er deg liksom.

Frihet under ansvar passer godt til den type frihet sjåførene opplever. Men det er også en skjør frihet hvor dårlige valg kan føre til sanksjoner av ulike slag, hvor innskrenkning av

friheten er en type sanksjon. Jeg tenker først og fremst på at arbeidsgivere som opplever at sjåførene misbruker tillit vil passe bedre på, men i verste fall kan dømmende myndigheter begrense frihet på en mer alvorlig måte. Når sjåførene er ute på veien har de ansvaret for bil og gods. Dette er ikke et tyngende ansvar, men noe sjåførene opplever som en frihet på grunn av at det er så mye opp til dem selv hvordan de velger å løse oppgaven.

Det at noe føles fritt står alltid i motsetningsforhold til noe annet, noe som oppleves ufritt. Frihet er et relativt begrep som i seg selv er meningsløst hvis man ikke ser det i sammenheng med noe annet. Da blir spørsmålet, hva er det de sammenligner med siden de opplever yrket som fritt? Hva er det sjåførene opplever som ufritt? Når man spør de spørsmålene er det lettere å se hva det egentlig er de legger i frihet. Eddy Nehls (2003) fant ut at hans informanter satte opp sjåføryrket mot verkstedsindustri når de skulle forklare hva de mente med frihet i eget yrke. Sjåførene så for seg at ansatte der sto foran en maskin hele dagen. Også i mitt materiale refererte sjåførene til industriarbeid:

Trude: ...For det er sånn flisespikeri, så de blir aldri enig, for de vil ikke godkjenne at vi er sjåfører med en, en ganske spesiell jobb. Jeg har inntrykk av at de skal presse oss inn i en indust..., ja en industriarbeider. Men det er ikke det.

Sjåføren sa dette i forbindelse med en diskusjon om kjøre- hviletidsbestemmelsene. Trude mente at med alle skjerpelsene i bestemmelsene ville man klemme sjåføryrket inn i en industriarbeiderstilling når det gjelder arbeidstid. Industriarbeid er et referanseyrke for langtransportsjåførene som de sammenligner med når de viser til frihet i eget yrke. Sjåførene anser industriarbeid som noe ufritt jevnført med det de opplever. Det finnes en rekke forskjeller ved de yrkene som kan påvirke følelsen av å være fri hvor fastlagt arbeidstid og sted er en faktor:

Stig: Jeg vet ikke om jeg ville klare å være på en plass som vi skulle begynne klokka åtte og vite at jeg skal være innenfor den veggen til klokka fire, tror ikke jeg hadde klart det.

For langtransportsjåfører kan tanken på å oppholde seg på et og samme sted innenfor en bestemt arbeidstid virke beklemmende. Selv om sjåførene sitter inne i lastebilhytta hele dagen er bilen i bevegelse og er derfor ikke på samme sted. Den stadige bevegelsen lastebilen er i kan også være noe av kjernen i frihetsfølelsen. Å forholde seg til arbeidskollegaer er og noe som sjåførene opplever som befriende å slippe, sammenlignet med industriarbeid. Det å ikke måtte ta hensyn til kollegaer i arbeidet er sett på som en positiv side av yrket. Å jobbe alene er

en betydningsfull faktor for det frie i sjåføryrket. Bønder er en gruppe som også jobber mye alene, hvor frihet og selvbestemmelse er en vesentlig del av det daglige arbeidet, men der ser det ut til at de ikke setter så stor pris på denne dimensjonen. To av tre bønder rapporterer faktisk at arbeidsmiljøet er preget av at det er ensomt (Sandhei 2006).

Fraværet av kollegaer er en ting. Enda mer betyr kanskje for fraværet av en sjef som fysisk passer på hele dagen:

Gunnar: Jaa, det er vel at du styrer, du er jo omtrent din egen herre da. Det er jo ikke noen som følger med deg sånn sett, sjøl om du blir jo fulgt med sånn, men du har ikke noe sånn at, det ringer en bjelle at du skal ete da eller noe sånn. Du er mer friere og sånn sett. Det er vel det som er det fineste med det.

Frode: Følelsen av og styre hverdagen litt?

Gunnar: Naa, sånn omtrent. Akkurat på denne kjøringen så styrer du ikke det så mye da men, du har ikke noen som sitter og følger med deg sånn sett.

Frode: Har liksom ikke en sjef som henger over deg hele tiden.

Gunnar: Nei.

Nok en gang er det motsigelser som preger uttalelser om hva som er fritt, men det skinner igjennom at den manglende fysiske tilstedeværelsen av en overordnet er en viktig faktor. Fysisk overvåking av arbeidet er noe langtransportsjåførene opplever lite av, men de kan bevoktes per telefon eller satellitt. Slik overvåkning har også innvirkning på frihetsfølelsen, men ikke like mye som en sjef som er fysisk tilstede. Man kan se på kommetaren om bjellen som en hentydning til at industriarbeid er referanseyrke. Det at sjåførene selv bestemmer når de vil spise oppleves som en frihet sammenholdt med der hvor man spiser når klokka ringer.

I tillegg til fraværet av arbeidskollegaer og sjefer, er også fraværet fra familien en del av fortellingene om det frie i tilværelsen som langtransportsjåfør. Å slippe å ta stilling til alle små detaljer i dagliglivet i hjemmet kan sees på som fordel deres yrke bringer med seg. Selv om fraværet fra familien ofte oppleves som et savn, er det samtidig forbundet en form for frihet i dette. For sjåførene kan det være befriende etter å ha vært hjemme sammen med familien en stund å kunne sette seg i lastebilen og reise.

Frihet betyr ikke *en* ting for langtransportsjåførene, men de legger en rekke kvaliteter og muligheter ved yrket inn i begrepet. Alenehet, selvstendighet, klare seg selv, være sin egen

herre, ansvar, valg, opplevelser og eventyr er alle ord og uttrykk som beskriver det sjåførene anser som bra med yrket og som inngår i frihetsbegrepet deres. Eddy Nehls analyserer frihet som et nøkkelsymbol for næringen: ”Med Sherry Ortners (1975) terminologi kan förarns tal om frihet betraktas som et utvecklande symbol, ett redskap för att sortera tankar och intryk. Friheten kan vidare tolkas som ett slags ”nyckelscenario” (Ehn & Löfgren 2001:21ff) som anger vilka livsmål som är kulturellt prioriterade och hur dessa kan nås”(Nehls 2003:64). Jeg deler Nehls oppfatning om frihet som et nøkkelsymbol for langtransportsjåfører. Frihet står meget sentralt i sjåførenes beskrivelser av yrket og dets positive sider. Jeg ser tendenser til at alt det som sjåførene setter pris på ved yrket faller inn under fortellinger om hvor fritt det er.

I blodet

En annen dimensjon ved friheten som ikke i noen særlig grad kommer eksplisitt til uttrykk i fortellingene i mitt materiale, er det å hele tiden være på vei et sted, bort fra et annet. Bevegelse og fart er også sentralt i den friheten som sjåførene opplever. Det som preger langtransportsjåfører som har kjørt en del år er en rastløshet. En form for avhengighet av å være i bevegelse. Det kommer for eksempel til uttrykk gjennom en manglende evne til å finne ro, og å være på ett sted lenge av gangen:

Kim: Ja, folk som trives i sitt eget selskap ja, og folk som har lopper i blodet, som er noe rastløs, det må du være for å kunne drive på med dette her. Ferie i tre uker på samme plassen lar seg ikke gjennomføre, for å si det sånn. (...) Nei. Så det å feriere kan jeg ikke i følge dem som kjenner meg. Det går bra ei uke sier de, går det to da ender jeg midt opp på veggen, og tredje uka da er ingen som tør å være på ferie med meg. For da er jeg helt ubrukelig, da er jeg så rastløs at det. (latter) Så jeg har sagt det, send meg til Kanariøyene på ferie. Før det har gått halvannen uke så begynner jeg å svømme mot fastlandet. For den der lille øya, den er for liten.

Friheten blir forkroppsliggjort gjennom den uroen som sjåføren føler etter å ha vært borte fra lastebilen og veien en periode. Man kan kanskje se det som en avhengighet av å være i bevegelse og fart, og at uroen som kommer ved fraværet av det blir abstinenser. Nehls (2003) var inne på noe av det samme og behandlet det gjennom: *Frihet som sug, förening och längtan*. Nehls bruker en tekst av Risto Kellokumpo (ikke utgitt tekst) for å forklare disse følelsene. *Sug* er følelsen av forventning rett før en starter opp bilen, *föreningen* er å bli ett med en slags veiånd, mens *längtan* er den følelsen som kommer når sjåførene blir for lenge borte fra bilen. Kim sa også dette: ”Så ble jeg vel hekta på det der greiene da, så endte jeg opp

med diesel i blodet og asfalt i blikket” Det er også en kommentar som viser at man ser på yrket som noe som går i kroppen på deg. Holder man på med yrket lenge så blir det kroppslig en del av deg.

Oppsummering

I dette kapitlet har jeg vist hvilke konsekvenser og følger et liv i langtransport kan ha. Jeg har behandlet yrkets innvirkning på familieliv og fritid, og kommet frem til at yrket gjennomgriper hele tilværelsen til sjåførene på en slik måte at man kan kalle det en livsstil. Frykt/redsel og ensomhet er blitt sett på som de tause forutsetningene i langtransport. Noe sjåførene prater lite om, men som flere opplever som et problem Det maskuline og individuelle preget yrket har, blir en hemske for de enkelte sjåførene som opplever disse konsekvensene. I den forbindelse var jeg også inne på ulykker, både hvordan sjåførene forholder seg til risikoen og hvordan media fokuserer på dem. Under begrepet frihet har alle de positive sidene ved et liv i langtransport blitt plassert. Jeg har pekt på at friheten kan sees som et nøkkelsymbol for sjåførene.

5. Pressede identiteter

Jeg har i de foregående kapitlene vist at langtransportsjåførene føler seg presset fra flere kanter. De er klemte mellom krav og ønsker fra oppdragsgivere, arbeidsgivere og kunder. Familie og venner vil gjerne også ha en del av deres tid. Lover og regler skal etterfølges, samtidig som forholdene blir lagt dårlig tilrette for dette. Summen av alt dette tilsetter sjåførene i vanskelig situasjon. Med utgangspunkt i denne pressede posisjonen skal jeg først fokusere på forestillingene som finnes om sjåfører. Både hvordan de oppfatter at andre ser på dem og hvordan de ser på seg selv som gruppe. Så skal jeg i andre del av kapitlet belyse sjåførenes følelse av å stå i en slags utenforposisjon og hva den fører til.

Cowboys eller profesjonelle yrkesutøvere

Langtransportsjåfører er en gruppe som det finnes en rekke ulike forestillinger om. Jeg skal innledningsvis greie ut om disse, for så å gå nærmere inn på forestillingen som står aller sterkest, cowboy-myten. Den skal jeg gå nærmere inn på hvordan har oppstått, for så å sette den opp mot forestillingen om sjåførene som profesjonelle yrkesutøvere. Til slutt skal jeg drøfte hvordan mine informanter forholder seg til de kulturelle forestillingene om lastebilsjåfører.

I boka *Livet på landeveien* (1999), skriver den tidligere yrkessjåføren Birger Rokne om sine egne erfaringer fra tiden ute på veien. Boken er også et forsøk på å gi et nyansert bilde av hva det å jobbe som sjåfør innebærer:

Jeg kan ikke tenke meg et flottere yrke enn å være yrkessjåfør. Sjåfører i dag blir nesten sett på som en egen rase – en slags cowboy. Før ble vi også sett på som landeveiens riddere – men det omdømmet har media klart å ødelegge. Nå blir vi mer sett på som fartssvin og hensynsløse veibøller. – Vi tror vi eier veien, og ikke viker vi for noe eller noen. Yrkessjåføren blir synderen, uansett hvordan en snur og vender på saken. – eller skal jeg si lastebilen? (Rokne 1999:5).

Forfatteren gir her tre eksempler på forestillinger om yrkessjåfører, som cowboyer, hensynsløse veibøller og som landeveiens riddere. Hvor han mener to av de fortsatt opprettholdes mens den tredje er på vikende front på grunn av medias fremstillinger av sjåfører og lastebiler. Han avslutter med et viktig poeng, det er ofte lastebilene folk klager på, og ikke nødvendigvis sjåførene.

Forestillinger om truckers

I artikkelen "Occupational thrill, mystique and the truck driver" (1974) går Joseph A. Blake gjennom de ulike og mest typiske forestillingene som finnes om trailersjåfører. Selv om artikkelen er gammel og er basert på amerikanske forhold, er det de samme forestillingene som fortsatt eksisterer og blir reproduisert i dag. Den første han nevner er forestillingen om sjåførene som *landeveiens riddere*: "This is a good samaritan image in modern trappings. It involves the truck driver rendering help to people in trouble". Bildet involverer også komponenter av selvstendighet og heroisme i følge Blake. Motsatt finnes også forestillingen om sjåføren som *brute monster*. Innholdet i den går på sjåfører som med vilje prøver å skade andre gjennom sin kjøring. Blake mener forestillingen er en blanding mellom fiksjon og virkelighet: "The brute monster image serves the important function of providing truck drivers a *negative* image. It defines norms by telling drivers how to not behave". Hensynsløse veibøller er en forestilling som kan sies å være en mildere versjon av brute monster og ha mer rot i virkelige forhold. Leserbreve i aviser gir prov på at mange mennesker misliker måten lastebilsjåfører kjører på. Sjåfører som *landeveiens sjømenn*, "*the romantic adventurers*", er et tredje bilde. Her er selvstendighet og kontroll stikkord. *Asfalt cowboy* er en fjerde forestilling om langtransportsjåfører, som jeg skal behandle særskilt og mer grundig senere. Forestillingen *king of the road* som er et femte bilde, har sitt utspring i lastebilens størrelse og følelsen det gir å sitte i fører-setet og kikke ned på personbilene. De sjette og sjuende forestillingene som Blake nevner, er å se sjåførene som *profesjonelle* og som *små foretningsmenn*. Sjåfører som profesjonelle involverer kompetanse og ekspertise på alle yrkets aspekter. Små foretningsmenn er en forestilling som baserer seg på den profesjonelle, men har sitt utspring i selveiende sjåfører, og handler om frihet ved å eie sitt eget arbeidsredskap. Kanskje er "sin egen herre", som er slagordet til NLF (Torgersen 1995), et bedre navn som en norsk versjon av dette.

Disse forestillingene har i ulik grad plass i folks bevissthet. Noen av dem står sterkt, mens andre har mindre gjennomslagskraft. Like fullt spiller alle disse forestillingene en rolle for hvilket bilde som tegnes av langtransportsjåfører. Selv om enkelte av forestillingene virker uforenelig, er det disse forestillingenes totale sum, koblet opp mot egne erfaringer, som skaper det bildet man har av sjåfører. Men enkelte av forestillingene kommer sterkere frem i folks bevissthet enn andre. Noen av dem er det lettere å forstå opprinnelsen til, slik som forestillingen om lastebilsjåfører som moderne cowboyer og kings of the road. Andre igjen er tilsynelatende ikke like lette å se hva det er som ligger til grunn for. Forestillingene om

sjåførene som profesjonelle yrkesutøvere ligger det en bevisst strategi bak hvor man prøver å fremheve kompetansen og ansvaret som ligger bak den jobben de gjør. Slik sett skiller de to siste forestillingene, som Blake gjør rede for, seg ut fra de andre. Både innholdsmessig og måten de blir kommunisert på er annerledes. Mens de fem første forestillingene handler mest om livet som lastebilsjåfør og det å kjøre stor bil, fremhever de to siste en yrkeskompetanse.. Hvor og hvordan forestillinger blir kommunisert er også avgjørende. Populærkultur har for eksempel lettere for å skape og opprettholde slike forestillinger blant folk, enn ledere og artikler i lastebilmagasiner og fagtidsskrifter for transportbransjen har.

Cowboy mytens opphav

Analogien om lastebilsjåfører som asfaltcowoys er den forestillingen som har størst utbredelse. Antropologen Agar tar tak i denne analogien i boken *Independence Declared. The Dilemmas of Independent Trucking* (1986). Han viser først hvordan myten om the open range cowboy oppsto. At bildet av cowboyen ble endret etter at yrkesformen ble distinkt. Et bilde av cowboyen som ”lawless, reckless, rowdy and crude” forsvant. Cowboyen ble en mytisk skikkelse forbundet med karakteristikk som mandig, selvstendig, standhaftig, en fri aktør i arbeidsmarkedet, bare avhengig av egne ferdigheter for å få jobb, og 100 prosent anglo-saksisk (Agar 1986:10). Gjennom denne transformasjonen ble cowboyen også et nasjonalt symbol i USA, som ble tillagt amerikanske kjerneverdier.

Agar går deretter over til å trekke paralleller til selvstendige truckers situasjon i USA i samtiden. Han pekte på at de sosiale realitetene cowboyene opplevde, var veldig forskjellige fra de kulturelle forestillingene som ble knyttet til dem i etterkant:

Quite recently they also became national symbols, often explicitly described as the cultural descendant of the cowboy. Born of the first trucking shutdown to protest fuel shortage in 1973, the image was developed in newspapers, novels, television, and movies. Like the cowboys' image, the truckers' arose at a time of national confusion, after the crises of the 1960s and early 1970s (Agar 1986:10).

Det er ganske åpenbare grunner til denne linken mellom cowboyer og sjåfører som går på hva jobben faktisk innebærer. Mens cowboyene drev kveg over store landområder på hest, krysset sjåførene de med fullastede lastebiler i stedet:

...the image is still with us, and much of it accents the continuity with the trail drive, replacing the cattle herd with a van full of freight. Like the trail drive, the cross-country truck

trip can be an epic event (...) The independent trucker dresses like a cowboy. He controls horsepower instead of horse. He operates without social ties, moving through challenging situations with a quite self-reliance born of competence at what he does. He is the ultimate entrepreneur for the free market, he is working for whom he pleases when he pleases and making good money in the process. That's the cultural image. (ibid:11)

Agar fokuserer i avhandlingen på det store gapet mellom de sosiale og økonomiske virkelighetene selveiende langtransportsjåfører erfarer, til de kulturelle forestillingene som knyttes til dem, som asfaltcowboys. Sjåførenes situasjon blir analysert gjennom begrepsparet selvstendighet og kontroll.

Motstridende forestillinger

Gjennom populærkultur spredde forestillingen om langtransportsjåfører som asfaltcowboyer seg tidlig til Europa også. Etter filmen *Convoy* (1978) opplevde man en boom i nyrekruttering til yrket (Nehls 1999:73). Transport på vei økte kraftig og kjøringene fra Norge og Sverige ned til kontinentet begynte på alvor. Dette hadde også sammenheng med at bilene ble bedre utstyrt for å bo i. Nehls skriver at det var da bildet av lastebilsjåfører som moderne cowboyer ble skapt. Det var en form for cowboy romantisering blant langtransportsjåfører i Norden på sent 70- tallet og tidlig 80- tallet, noe filmen *Convoy* hadde betydelig ansvar for. Sjåførene ble fremstilt som moderne cowboyer i media på denne tiden, men koblingen ble også kommunisert innad i bransjen (Nehls 2003:133). Både i Norge og Sverige fantes det cowboyklubber, som var klubber for langtransportsjåfører. Forestillingen om sjåfører i langtransport som cowboyer ble dermed aktivt tatt i bruk av dem selv.

Jeg har nevnt at den amerikanske open-range cowboyen gjennomgikk en kulturell transformasjon. En annen type endring skjedde med cowboybegrepet i Norden. Utover 80-tallet endret innholdet i cowboybegrepet seg til å bli mer negativt ladet. I transportbransjen prøvde man å kvitte seg med koblingen sjåfør – cowboy. I en oppvurdering av egenskaper som pålitelighet og sosial kompetanse innad i bransjen passet ikke bildet inn: ”Cowboyidealet brukar förknippas med en något mindre rigiös hållning til tidspassning och pålitlighet, i enligt med attityden ”here today, gone tomorrow” ” (Nehls 2003:135). Man kan si at den sterke koblingen mellom sjåfører og cowboy som ble skapt mye gjennom populærkultur, ble møtt med en konkurrerende forestilling om sjåfører som profesjonelle yrkesutøvere hvor en mer eller mindre bevisst strategi om utvisking av cowboyimaget lå til grunn. Selv om Nehls ikke skriver det i klartekst i sin avhandling er han inne på noe av det samme, når han påpeker at

bladet *TRAILER* som tidligere hadde fremhevet forestillingen om sjåfører som cowboys endret kurs (2003:133f). Blader og tidsskrifter for sjåfører og andre bransjeaktører fremmet forestillingen om profesjonelle yrkesutøvere, hvor de nevnte egenskapene som pålitelighet og sosial kompetanse var de viktigste. I følge Blake (1974:217), var det en forestilling som sjåførmagasiner allerede da prøvde å fremme: "...the professional image gets "pushed" through feature articles and editorials in such truckers magazines as *Overdrive*, *Heavy Duty Trucking*, and *Owner-Operator*". Cowboy forestillingen gav ikke sjåførene rettferdighet i forhold til jobben de gjorde. Nehls (2003:135) mener den overskygget ansvaret og påliteligheten som utgjør næringens grunnlag. Slik kan det sies å være fortsatt i dag. Mens næringen generelt tar avstand fra linken til cowboys, reproduseres den fortsatt blant folk utenfor bransjen. Både Agar (1986:156) og Nehls (2003:136) mener at den kulturelle forestillingen om truckers som cowboys som har blitt dannet og opprettholdt gjennom populærkultur og media, gikk over til å bare bli gyldig utenfor yrket. Dette skal nå prøves opp mot hvordan mine informanter forholder seg til de kulturelle forestillingene.

Sjåførenes ambivalens

I mitt materiale er det åpenbart at forestillingene som finnes om truckers er omdiskutert, og spesielt ordet cowboy fremstår som veldig ladet. Når jeg spurte sjåførene om relasjonen til cowboys kom mange i en forsvarsposisjon:

Peder: Hva tenker du på da?

Frode: Nei, i hvert fall sånn som jeg har lest, at det på 70-tallet var mye sånn, at linken til cowboy var veldig sterk da, ja kledde seg i cowboy hatt og...

Peder: Ja, ja, ja. Nei det er så vidt noen få, men det er. Da skal du ha øyene oppe for å finne dem, det er så ytterst sjeldent så. Jeg tror ikke det er så mange som, som er på den for å si det slik. Det er som regel disse ungene som kommer i fra yrkesskolen som kjører fortest og tuter høyest for å si det slik, de har litt tendenser men, de vokser det av seg.

Jeg opplevde flere ganger at jeg måtte forklare hva jeg mente. Noen hevdet at koblingen var gyldig for 15-20 år siden, mens andre mente at det aldri hadde vært noe dyrking av cowboy-imaget i yrket. Det går frem av informantens uttalelser at cowboybegrepet i dag innebærer å kjøre fort. Pederss cowboybegrep ligner mer på en mild versjon av Blakes forestilling om sjåfører som brute monsters. Flere sjåfører satt det å være cowboy i sammenheng med uforsvarlig kjøring og folk som skryter av bragdene sine:

Lars: Og, og nei da skal ikke stikkes under, i en hver kornåker så finnes det ugress. Og det gjør det i langtransportyrke og. Og det, det, vi har sånne, ja cowboyer. Vi har noen tøffinger som gjerne, jeg husker en på Leiga, han hadde bestandig lastet mest, han kjørte lengst, bilen hans gikk fortest. Det var absolutt uansett hva du snakket med han om, så var han best. Og sånn finnes det. Men dem, heldigvis dem er unntakene. Så...

Begrepet er også koblet til helt unge og ferske sjåførere som ikke har lært seg yrkeskodeksen enda. De kulturelle forestillingene gjør også at det kommer en del unge sjåførere til yrket med urealistiske forventninger til hva det å være langtransportsjåfør innebærer: "The difference between cultural myth and social reality turns cruel when the former attracts the new blood and latter chews them up and spits them out". (Agar 1986:166) Mange unge som ser for seg et yrke i langtransport er villige til å strekke seg langt bare for å få lov til å kjøre lastebil. Som jeg også nevnte i kapittel fire, kan de oppleve å bli utnyttet og presset til å kjøre på en måte som er i strid med gjeldende lover og regler. Lars svarte dette da jeg spurte om koblingen til cowboys fortsatt ble tatt i bruk av sjåførere:

Lars: Ja, det er klart. Ja, jøsse navn, og jeg vet mange gutter som har kjørt opp til klasse 2. og som, dem kjører nesten for glansbilder og klinkekuler.

De kulturelle forestillingene bidrar fortsatt til rekrutteringen av nye sjåførere til yrket. Hvis man i dag kan snakke om en romantisering av cowboys i langtransport innebærer det i veldig liten grad sjåførere som drar det helt ut med hatt og boots. Den utseendemessige koblingen til cowboys er nesten forsvunnet, i alle fall i Norge. Begrepet omtaler isteden helt unge sjåførere, de som kjører fort og uansvarlig, og skrythalsene.

Vanja Lundgren Sørli har et annet syn på hvordan cowboybegrepet blir brukt: "Cowboyer er et begrep som i langtransporten blir brukt for å betegne dem som ikke kjøre faste strekninger, men som tar kjøring til ulike steder og som stort sett lever mesteparten av livet langs veien. Cowboybegrepet er både positivt og negativt ladet" (2005:50). Hun intervjuet blant annet sjåførere som så på seg selv som cowboyer, og brukte det som en hedersbetegnelse. Disse inngikk i en gruppe sjåførere som i hennes oppgave gikk under termen *juksemakere*, fordi de opererte på kanten av gjeldende lover og regler.

Jeg er enig med Sørli at de sjåførene som driver såkalt løskjøring har lettere for å bli omtalt av andre og se på seg selv som cowboyer. Men jeg mener derimot at de er ikke de eneste sjåførene som blir omtalt som dette i bransjen eller bruker betegnelsen om seg selv.

Cowboybegrepet kan ifølge Sørliie være positivt ladet, noe som jeg også finner igjen i mitt materiale:

Eva: Ehh, jeg vet ikke. Det er kanskje slik de som ikke jobber med det ser på det, men det, for oss som kjører så er det jo jobben vår og livet vårt da. Så, ja jeg er kanskje en cowgirl (latter), som sitter og kjører lastebil, liker å se på meg selv som det. (latter) Så det er nok det. Men mye hardt strev.

Sjåføren her er først inn på at det er slik andre ser på langtransportsjåfører før hun innrømmer at hun liker å se på seg selv som en cowgirl. Eva påpeker også at det er mye strev. Det er en form for avstandtagen fra den romantiske forestillingen om cowboys som ikke yter sjåførene rettferdighet.

Lars: Ehhm. Yrket er egentlig mer enn et yrke. Det blir faktisk for veldig mange en livsstil. Og det, jeg synes egentlig ikke at det er direkte noe misvisende å kalle en trailersjåfør for en cowboy, for at det finnes snille cowboyer og. Og det, men et uttrykk kan jo selvfølgelig mistolkes og også misbrukes.

Materialet rommer noen eksempler på at sjåførene så på koblingen som positiv. Jeg har også sett at de på ulike nettsteder aktivt bruker denne koblingen på en positiv måte. Agar mener at en film som Convoy, som er et godt eksempel på populærkultur som fremmer den kulturelle cowboy forestillingen, har en historie som er: "... told about members of a group, but by and to nonmembers" (Agar 1986:156). Norske sjåfører i dag er riktignok ikke medlemmer av den gruppen som Agar beskriver, men de føler sterk åndelige tilknytning til amerikanske selveiende sjåfører. Det passer verken med Agars eller Nehls tolkning at filmen har en sterk posisjon blant norske langtransportsjåfører. På et diskusjonsforum på internett for trailersjåfører og lastebilentusiaster kalt Bergli Truckstop, er hyllesten av den filmen påtagelig. Brukere av forumet har kalt seg opp etter karakterene i filmen og fraser fra den går igjen flere plasser. Det ligger også en tråd der hvor man kan stemme over om Convoy er beste film gjennom alle tider. Av 61 stemmer avgitt mener 53 at det er tidenes beste film [Lesedato 21.04.07]. På samme nettsted har en brukerne dette mottoet: "I'm a cowboy, and on a steel horse I ride". Jeg mener å se at mange sjåfører selv bruker cowboykoblingen aktivt.

David Ericssons forfatterskap gjennom bøkene Truck stop (1999), Redlight (2001) og Taxfree (2004), er andre eksempel på populærkultur som reproducerer elementer i de kulturelle forestillingene. Ericsson har selv vært langtransportsjåfør i mange år, og skriver overbevisende om dette livet. Men samtidig er han med på å opprettholde ganske stereotype

forestillinger om sjåfører. I bøkene fremstår det å benytte seg av prostituerte som normalt, og han beskriver sjåfører som stadig havner i slåsskamper. Smugling og utroskap er andre ingredienser i bøkene hans.

Fra å være en kobling sjåførene selv fremmet, gikk cowboybetegnelsen gradvis over til å bli noe som sto for uansvarlighet i løpet av første halvdel av 80-tallet. Det jeg mener å se tegn til nå er en ny dreining av hvordan sjåførene oppfatter koblingen til cowboys. Den endrede holdningen er en del av en nostalgi over epoken da man først begynte med de lange transportene. 70- tallet var en pionertid som er blitt idealisert innen langtransport. Bandar Abbas transportene er ett eksempel på hvordan 1970-tallets aktører er blitt glorifisert. Boken *Bandar Abbas Express* (Berg.J.S.1997) dokumenterer det som ble kalt verdens lengste trailerrute, og den bidrar til en slags heltedyrkelse av de involverte sjåførene. Transportene var langt fra ordinære, men gjennom forfatterens presentasjon tar de form av en slags eventyrskildring. Tiden disse kjøringene foregikk fremstår som kontrast til forfatterens samtid: *I dag er mobiltelefon standardutstyr i ethvert vogntog og satelittovervåkning er på full fart inn i bransjen. Komfort som kjøleskap, farve-TV og airconditon er selvsagte. Regler om kjøre- og hviletid er også helt annerledes i dag enn under Bandar Abbas- kjøringen.* Gjennom kontrasteringen til egen samtid, hvor lastebiler, veier og utstyr er kraftig forbedret, oppvurderes 1970-tallets yrkesprestasjoner, og disse pioner transportene spesielt.

I løpet av de siste 30 årene har det skjedd betydelige forandringer i langtransportyrket. Hvis man ser på lastebilene har man en utvikling fra biler som man måtte bruke muskelstyrke for å dreie om rattet på, til biler som er like lette å styre som personbiler og hvor mye går på automatikk. Man kan programmere inn kjøreruter gjennom GPS, så det å kunne finne frem til ny laste- og losseplasser er ikke lenger en stor utfordring. De sosiale møteplassene og arenaene for opplevelser som de gamle tollområdene var, er borte. "Just in time"-prinsippet, moderne kommunikasjon og kjøre og -hviletidsbestemmelser har ført til en profesjonalisering av yrket og et økt tidspress. Et yrke som på 70- tallet gav opplevelser, eventyr, utfordringer, frihet og til dels også status, fremstår i dag som ganske annerledes. I nostalgien over denne perioden mener jeg at cowboykoblingen er blitt mer legitim blant sjåførene. Paradokset er at sjåførene likevel mener det er de samme kvalitetene, som på 70-tallet, som gjør langtransport attraktivt i dag.

Langtransportsjåførene opplever de motstridende forestillingene som tyngende. Koblingen til cowboys har først og fremst vært gyldig utenfor næringen og den er blitt

reprodusert gjennom populærkultur og media, mens forestillingen om sjåfører som profesjonelle yrkesutøvere har vært fremmet innad i bransjen gjennom fagtidsskrifter og bransjeblader og ikke hatt så stor gjennomslagskraft utenfor. Setningen ”frihet under ansvar” rommer begge forestillingene om langtransportsjåførene: De har cowboyens frihet og den profesjonelles ansvar. Sjåførene mener profesjonaliseringen av yrket er i ferd med å gå for langt. At de på veien har mistet mye av det som var særegent med langtransport. Det har ført til en slags nostalgi over en periode hvor yrket virkelig var fritt og utfordrende. Den utseendemessige koblingen til cowboys er fortsatt tvilsom, men med en endret betydning bruker sjåfører betegnelsen om seg selv.

Utenfor og i opposisjon

Jeg skal først gjøre rede for hvorfor sjåførene føler at de står litt på siden av samfunnet. Deretter skal langtransportsjåfører som utenforstående og i opposisjon belyses gjennom trailerparkeringen i Oslo, eller rettere sagt mangelen av den, og filmen *Convoy*.

Outsiders

Det kan sies at langtransportsjåfører ”lever i ett slags parallellverld iførhållande til resten av samhället” (Nehls 2003:136). Nehls setter de mytiske forestillingene som finnes om dem i sammenheng med at de opererer i en form for parallell verden. Både Nehls og Agar hevder at forestillingene om truckers skygger for en realistisk forståelse av arbeidshverdagen til sjåfører. Jeg mener at de kulturelle forestillingene ikke bare gir et skjevt bilde av sjåførene og deres arbeidshverdag, men at de virker direkte negativt inn for sjåførenes anseelse i samfunnet.

Jeg ser et yrke som har utviklet seg drastisk og som har gjennomgått en profesjonalisering. Yrkesgruppers status pleier å høynes gjennom profesjonalisering, noe som i liten grad synes å være tilfelle i langtransport:

Geir: Nei altså vi er nødt til å få hevet statusen til yrket. Som jeg sa det er et mediet skapt bilde av en yrkessjåfør som i dag fremstår som en person i alderen 20-25 år. Han har svart skinnbukse, han har ei t-skjorte som har vært hvit, han har tresko. Han tilbringer helst tiden bak rattet, han har mobiltelefonen under venstre nakke, har en fot på dashbordet og styre kanskje da med høyre kne. Han har hoppet av skolen etter niende, hvis han gjorde ferdig det. Han synes det er ålreit å spise feite hamburgere og kjør døgnet rundt. Det er det mediet skapte... så det er medie bilde ikke sant. Sjåføren er et nødvendig

onde. Så det viktigste kan du si det er nok å prøve å få hevet statusen til yrket.

Mediebildet og de kulturelle forestillingene er med på å hindre høyning av status for yrkessjåfører. Informantene fremhever yrkeskompetansen og profesjonaliteten. Men føler de blir oppfattet på en lite fordelaktig måte:

Erling: Ja møtte veldig ofte på fordommer når du skulle levere varer, da ble du sett på som en pest og en plage selv om du bare gjorde jobben din. Og av til hvis du kom i kontakt med lokalbefolkningen på de plassene du var, så var det liksom, du ble ikke helt sett på som ren.

Noen av sjåførene mente at det var spesielt i Norge de møtte fordommer:

Kim: For i Norge så er lastebilsjåfører, bank i bordet, tredje rangs folk. Ute så har du en status, den finnes det ikke i Norge. Er du lastebilsjåfør i Norge, så burde du sitte inne to år før du begynner å kjøre, for du i utgangspunktet er en kjeltring.

Informantene til Nehls (2003:45) var inne på noe av det samme, at lastebilsjåfører ikke ble verdsatt i Sverige. Det ble hevdet at statusen til yrkesgruppen var mye lavere i Sverige enn i Danmark. Sjåførene selv mener at holdningene de støter på i samband med sin yrkesutøvelse, har bakgrunn i myter om lastebilsjåfører. De legger mye av skylden på media gjennom at de opprettholder stereotype forestillinger om dem.

Transportbransjens organisering gjør at en stor andel av de lange kjøringene pågår kveld og natt. Gods som transporteres langt blir hentet inn og kjørt ut lokalt på dagtid i butikker og bedrifters åpningstider, mens de lange transportetappene foregår for det meste på kveld/natt. Denne måten å organisere transporten på gjør at langtransportsjåfører ofte har ugunstig arbeidstid. En del sjåfører foretrekker å kjøre på natten på grunn av trafikksituasjonen. Nattjobbing har en dokumentert helsemessig negativ effekt*, men det gjør også at man kommer i utakt med det som er vanlig ellers. Sjåfører i langtransport jobber i tillegg stort sett alene noe som forsterker følelsen av å være isolert. Organiseringen gjør at de har minimalt samkvem med andre enn folk som også selv jobber på ugunstig tider. Direkte kontakt med andre personer begrenser seg ofte til slik som losse- og lasteplasser, bensinstasjoner, truckstops og ferjer. Mange av plassene hvor de møter mennesker er spesielt tilrettelagt for sjåfører:

W: Ja, du har jo truckstoppen, du kan jo møtes der, men det blir mest en ghetto, egentlig. Der er det andre trucksjåførere og, det er greit nok det men.

De stedene som er tilrettelagt for lastebiler og deres førere, har rimelig nok en høy frekvens av sjåførere i sitt klientell. Utenfor Norge er det vanlig med egne kafeer *kun* for sjåførere. Som informanten sier kan de ha et preg av å være ghettoer. På ferjer er det egne lounges for sjåførere. Dette er ment for å kunne gi tilleggsservice for en gruppe som er på jobb under overfarten, og som andre ønsker og behov enn de fritidsreisende. Men loungene fører til at det kan bli lite samkvem med folk utenfor yrket på ferjene også. De må selvfølgelig ikke oppholde seg i disse områdene, men det er der de har størst mulighet til å treffe kjente.

Transportbransjens organisering, de egne møteplassene, og sjåførenes manglede anseelse, fører til en utenforposisjon i forhold til resten av samfunnet.

W: Som regel så er det at, er du heldig så er du ferdig sent fredag og så drar igjen på søndag. Da er det veldig lite igjen til, til sånn sosialt samvær blant andre (latter), ellers i samfunnet. For det, det er såpass spesielt yrke, og isolerende yrke at. Jeg vet ikke, men det er liksom ikke så veldig mye du kan prate med andre om hvis det ikke er en annen sjåfør der som du kan prate transport med. Og, men det viser seg at vi blir veldig isolert og, fordi at vi, eller, det er jo sånn overalt. Prater transport.

Følelsen av å være isolert og mangle respekt i samfunnet gjør at langtransportsjåførene identifiserer seg innover i gruppen og verner om dens grenser. Reaksjonen på å være i den situasjonen er dermed å isolere seg enda mer. Det rare er da at identifikasjonen innover i gruppen ikke fører til noe utpreget samhold sjåførene imellom.

Parkeringssaken

Mangel på parkeringsplasser for vogntog i Oslo kom opp gjentatte ganger under intervjuene. Informantene viste tydelig frustrasjon over situasjonen.

Parkeringsproblematikken er en konkret sak som viser hvordan sjåførene føler seg tilsidesatt i samfunnet².

² For å undersøke denne saken har jeg gjennomgått nettstedene Roknes Truckstop og Sundet Truckstop, hjemmesiden til Hans Kristian Magnor, bladet TIA Nytt, pluss søk på Oslo Kommunes hjemmesider.

Per i dag er Oslo eneste hovedstad i Europa uten egen organisert parkering for vogntog i følge nettstedet Roknes Truckstop [lesedato 25.04.07]. Alle de andre større byene i Norge har sentrumsnære organiserte parkeringer. I bladet TIA-nytt (03:2003) står det at Oslo ikke har hatt lovelige parkeringsmuligheter for vogntog siden 1970, og at dette har sjåfører kjempet for siden 1975: ”Er virkelig kravet om å få et tilbud om parkering, dusj, toalett og plass å spise, for mye å forlange?” (ibid:17) Flere lokasjoner innenfor bygrenen har blitt foreslått som alternativ for en trailerparkering med tilhørende spisested og fasiliteter. Det har vært flere midlertidige løsninger i vente på etableringen av en permanent parkeringsmulighet. Kaiene har i flere perioder fungert som parkeringsplass for tilreisende sjåfører, men med viten om at de har risikert bøter ved å parkere der. Biler som skal losse og laste der har hatt tillatelse til å ta døgnhvilen sin på havnevesenets områder. Kaiene har blitt brukt til parkering av vogntog, men har manglet andre fasiliteter siden det ikke har vært en tilrettelagt permanent parkeringsplass.

De dårlige forholdene sjåførene har møtt i Oslo har ført til flere runder med aksjoner. I perioden 1985-1987 aksjonerte sjåfører forgjeves mot bøtelegging av vogntog som parkerte på kaiene. Neste runde i saken kom i 1995 da sjåfører blokkerte Oslotunnelen ved E18 i ca en halvtime, stridstemaet var fortsatt bøteleggingen. På høsten i 1997 var det klart for nye aksjoner hvor det ble protestert mot parkerings- og service forholdene i Norge, og spesielt i Oslo. I november samme år var det et demonstrasjonstog, hvor 60 vogntog kjørte med politieskorte i Oslo sentrum, og det ble etablert en bred dialog for å finne en permanent løsning på problemet. Samferdselsetaten, bransjeorganisasjoner, havnevesenet, byrådsavdelingen for miljø og samferdsel, vegvesenet, bolig- og eiendomsetaten var alle representert i en arbeidsgruppe som skulle løse situasjonen (Sundset Truckstop lesedato 26.04.07). I februar 1998 ble en midlertidig løsning med parkering på Veitvet etablert.

På Veitvet var det stor lokal motstand mot trailerparkering hvor ganske fordomsfulle karakteristikk av trailersjåfører ble benyttet. Daværende formann i borettslaget Veitvet Haveby sa dette til Akers Avis 7. februar: ”Rundt trailerne dukker det gjerne opp mange rare damer, i tillegg blir det omsatt mange rare ting. Jeg ønsker ikke at 16-år gamle Veitvet-jenter skal fly der nede” (Roknes Truckstop lesedato 26.04.07). I den samme avisen ble saken konsekvent omtalt som trailerskandalen. Geir Sundet i den daværende arbeidstakerorganisasjonen NYF (Norske Yrkessjåførers Forening) som var med i arbeidsgruppen uttalte: ”Nå forstår jeg hvordan mørkhudede personer føler seg i Norge” (ibid). Trailerparkeringen møtte motstand på politisk hold også, hvor manglende forståelse for

at sjåførene absolutt ville ha en parkering innenfor bygrensen var det sentrale. For sjåførene var dette begrunnet med at de ville ha en parkering som lå gunstig plassert i forhold til de mest brukte laste- losseplassene i havneområdet og ved alle godsterminalene i Alnabru-området. Plassen på Veitvet ble ikke mye brukt av sjåførene både på grunn av den betente situasjonen med naboene og avstanden til sentrum. I juli samme år var det slutt på Veitvet og et nytt tilbud om parkering på Krankaia mot betaling ble opprettet. Noen brakker som skulle inneholde fasiliteter for sjåførene ble fort et tilholdssted for narkomane, og dermed ikke brukt av sjåførere. AP- politiker Knut Roger Andersen kastet seg ut i debatten om lokalisering og utalte seg til Transportmagasinet: ”Det vil aldri bli noen parkeringsplass for vogntog i Groruddalen. Det er nok dritt i denne delen av Oslo” (ibid). En uttalelse som nok en gang viste at sjåførene ikke er en særlig ansett gruppe. Sjåførene fortsatte å parkere på kaia mot betaling og en truckstop i form av en båt var i noen måneder et tilbud for dem. I juli 1999 blir det stopp på driften da havnevesenet ikke tillot eieren å benytte seg av en skjenkebevilgning han hadde blitt innvilget. Frem til 2003 ble fortsatt krankaien benyttet til parkering, men det var et dyrt og dårlig alternativ for sjåførene. Da Det ble bestemt å anlegge opera i Bjørvika og det ble slutt på et parkeringstilbud for vogntog: ”Dermed forsvinner parkeringsplassen og Norges hovedstad er igjen, og fremdeles uten parkeringstilbud for vogntog og deres sjåførere”. (Hans Kristian Magnor lesedato 25.04.07) Siden 2003 har det ikke vært noe organisert tilbud for parkering av vogntog i Oslo. I følge møteprotokoll 04/06 fra miljø- og byutviklingskomiteen sak 26/06 er et servicesenter for trailersjåførere med i planprogrammet som skal være grunnlag for reguleringsplanen for terminalområdet på Alnabru i Oslo. Man er nok en gang i planleggingsfasen for å finne løsning på en sak som har vært uavklart i over 30 år.

Sjåførenes dilemma er at de er lovpålagt å ha døgnhvile, uten å ha et sted å ta denne hvilen i Oslo. ”Just in time”³ prinsippet kombinert med kjøre- og hviletidsregler samt regler for arbeidstid har forsterket behovet for parkering i nærheten av der hvor sjåførene skal losse og laste. Dette var hovedargumentet til sjåførene i lokasjonskampen som pågikk sent på 90-tallet. I og med de nye reglene for arbeidstid er ikke dette behovet blitt noe mindre. Med en beliggenhet i ytterkant av Oslo-regionen vil en del sjåførere som kommer fra motsatt kant av byen måtte kjøre gjennom hele byen for å parkere, og tilbake samme vei dagen etter for å nå

³ Just in time prinsippet gjør at trailere i realiteten blir rullende lager. Slik blir det definert på Wikipedia: Just-in-time inventory system is designed to ensure that materials or supplies arrive at a facility just when they are needed so that storage and holding costs are minimized. The just-in-time system requires considerable cooperation between the supplier and the customer. The customer must specify what will be needed, when, and in what amounts. The supplier must be sure that the right supplies arrive at the agreed-on time and location

losse/laste destinasjonen. Saken har derfor også en miljømessig side. Kommunen ser ikke på dette som en prioritert oppgave. Det blir derfor opp til private å se et investeringspotensial i et slikt serviceanlegg. Beliggenheten er da essensiell i forhold til å få noen til å interessere seg for prosjektet. Forutsetningene for å kunne drive et servicesenter for langtransportsjåfører med overskudd må være tilstede. En tomt utenfor Oslo vil ikke være like attraktiv for potensielle interessenter.

Jeg har i all hovedsak benyttet meg av sjåførers beretninger av saken som kilder i gjennomgangen. Fremstillingen kunne sikkert vært noe mer nyansert, men det er sjåførenes egen oppfattelse om å være satt utenfor som her er det viktige. Jeg synes denne saken viser hvor lavt prioritert og utsatt gruppe sjåførene er. Alle ansvarlige instanser fraskriver seg ansvar for at et permanent tilbud ikke har blitt opprettet. Holdningene til politikerne gir prov på at de ikke skjønner hvilke vilkår bransjen opererer under, og situasjonen sjåførene kommer i på grunn av manglende parkeringsmuligheter. Reaksjonene fra lokalmiljøene under lokaliseringsdebatten bærer preg av fordommer mot langtransportsjåfører som yrkesgruppe. Parkeringssaken i Oslo er et eksempel på at langtransportsjåfører er isolerte og mangler anseelse for den jobben de gjør: ”Alle vil ha varer, men ingen vil ha sjåføren som leverer varene” (TIA Nytt 02:2004).

Saken forteller også om en gruppe i opposisjon som ikke makter å få gjennomslag for sine synspunkter. Eksemplet er mer et unntak enn en regel fordi den hadde en viss oppslutning blant sjåførene. Langtransportsjåfører i Norge er generelt en gruppe som ikke ofte kommer ut i offentligheten med sine synspunkter, i hvert fall ikke gjennom aksjoner. I denne saken hadde de flere runder med aksjoner og de ble tatt med i arbeidsgruppen som skulle jobbe frem en løsning. Men ca ti år etter er situasjonen verre en noen sinne, og saken er skjøvet under teppet. Etter det jeg kan finne har det ikke vært noe offentlig debatt rundt denne saken de siste årene. Det kan være en løsning i sikte i og med at et serviceanlegg er tenkt med i reguleringsplanen rundt terminalområdet på Alnabru, men det er langt frem til det eventuelt kan taes i bruk.

Convoy som motstand

Både Eddy Nehls (2003:118 ff) og Michael H. Agar (1986:150 ff) har brukt filmen *Convoy* (1978) i sine avhandlinger om langtransportsjåfører. Nehls analyserer filmen ut i fra et kjønnsperspektiv mens Agar viser hvordan den er med på å danne kulturelle forestillinger om independent truckers. Jeg skal angripe denne filmen fra et tredje ståsted, som eksempel på

sjåfører som misforstått gruppe og i opposisjon. Convoy skal belyses som et eksempel på motstand.

Filmens gjennomgangstema er relasjonen mellom truckers og politi, hvor en independent trucker kalt Rubber Duck (heretter RD) og en landsbysheriff med navn "Dirty" Lyle Wallace er de sentrale karakterene. Vi møter sheriffen første gang i en scene, der han over CB'en⁴ utgir seg for å være trucker og sier at det er ikke er politi i sikte, samtidig som han provoserer RD og to av hans kollegaer til å kjøre for fort. De tre sjåførene blir bøtelagt etter en litt opphetet diskusjon. Da sheriffen senere ankommer en truckstop ender det med bråk.

Slåsskampen som oppstår involverer tre politimenn og en rekke truckers. Politiet blir til slutt overmannet og sjåførene danner i flukt en convoy mot statsgrensen, hvor de tror de vil være trygge. Men landsbysheriffen tar opp jakten og kontakter politiet i nabostaten. Over CB'en sprer ryktet seg om en convoy som er på flukt fra politiet. Etter at de krysser grensen mellom Arizona og New Mexico, begynner flere og flere lastebiler å legge seg inn i convoyen som blir ledet av RD. På grunn av sjåførenes opposisjon mot politiet vil flere ta del i dette. Mens de opprinnelige sjåførene er på flukt, er de andre der for å støtte dem. RD frakter en tank med høyeksplosivt innhold, det gjør at convoyen får politieskorte istedenfor å bli beskyttet ved en veisperring som de nekter å stoppe for. Da sjåførene kjører gjennom en landsby blir de hyllet som helter, noe som får media og politikere til å interessere seg for denne convoyen som nå har blitt veldig lang. Når RD får spørsmål fra media om hva han vil oppnå med dette, svarer han at målet er å fortsette. Han blir ansett som en lederskikkelse av alle, men han har ingen klar målsetning om hva han vil oppnå med convoyen som har vokst ut av kontroll. Da en PR-kåt guvernør ankommer en slette som har blitt opprettet som fristed for sjåførene for natten, anser RD det som en situasjon de kan utnytte for å få oppmerksomhet rundt vilkårene independent truckers opererer under. En sjåfør som opprinnelig var med i convoyen brøt ut på et tidligere tidspunkt for å dra hjem til sin fødende kone. På tur hjem ble han fengslet og banket opp, dette får RD beskjed om mens han diskuterer med guvernøren. Det viser seg at guvernøren ikke vil gjøre noe for den fengslede kollegaen, og RD bryter derfor samtalen med guvernøren for å dra og ordne opp selv. Sheriffen Wallace er involvert i denne fengslingen og RD anser det som en sak i mellom de to, og vil at de andre skal fortsette convoyen uten han. RD drar alene, men noen av de andre sjåførene bestemmer seg for å hjelpe til, og ankommer landsbyen der kollegaen sitter fengslet akkurat i det RD skal til å

⁴ Står for Citizens Band radio. En kortbølge radio som var meget populær blant amerikanske truckers. Også omtalt som walkietalkie.

gjøre et forsøk på å befri han. Sjåførene raserer hele landsbyen ved hjelpe av lastebilene, samtidig som de redder kollegaen fra sheriffs klør. De danner nok en gang en convoy, nå mot Mexico for å rømme landet. Rett før grensen til Mexico blir de andre i convoya forhindret mens RD kjører alene mot grenseovergangen. Der står sheriff Wallace sammen med Nasjonalgarden og er villig til å ta alle midler i bruk for å hindre han å krysse grensen. RD stopper ikke og blir dermed beskyttet. Tanken som han frakter eksploderer, mens trekkvognen havner i en elv. Neste scene er en seremoni hvor RD som tilsynelatende skal være død som følge av hendelsen, blir hyllet som en helt. Guvernøren holder en tale hvor han snakker varmt om RD spesielt og hedrer også yrkessjåfører generelt for deres bidrag til å holde landet på fote. Da han benytter anledningen til stemmefiske, saboterer de tilstedeværende sjåførene resten av seremonien og danner en ny convoy. Det viser seg at RD ikke er død likevel, men sitter gjemt i liten buss som også deltar i convoya. Med dette slutter også filmen.

Den gjennomgående tonen i filmen er at alle myndighetspersoner og spesielt politiet rakker ned på truckers. Ett eksempel på det er når en politimann som kommer sheriff Lyle Wallace til unnsetning etter en utforkjøring presenterer seg på denne måten: "My name is Bob Bookman sir, and I hate truckers". Sheriffen er mest ute etter RD, som har et forhold til hans kone, men også han uttrykker forakt for truckers generelt. Guvernøren og hans støttespillere har heller ikke noe til overs for truckers: "Trailersjåfører er bare noe simpelt pakk". Men de ser en mulighet til å utnytte convoyens popularitet i befolkningen i forbindelse med et forestående valg.

For sjåførene i filmen representerer politiet kontrollmyndigheter som skal håndheve lover som gjør det vanskelig for independent truckers å overleve i yrket. Sheriff "Dirty" Lyle Wallace er av verste sort, en som utnytter sin maktposisjon og har et horn i siden til truckers spesielt. En scene i filmen inneholder denne ordvekslingen, L: "I am the law, don't you understand I represent the law". RD: "I piss on you. I piss on *your* law" Det er urettmessig behandling sjåførene i filmen står opp og protesterer mot opprinnelig. Men det utvikler seg til å bli en kamp mot lover og regler som, gjør at independent truckers er "a dying breed". Guvernøren som ville utnytte convoya til sin personlige vinning blir avslørt, og sjåførene viser han derfor forakt gjennom å sabotere seremonien på slutten av filmen.

Jeg ser filmens popularitet blant norske langtransportsjåfører i dag i lys av den opposisjonen mot samfunnets lover og regler sjåførene i den viser. En opposisjon som tar form av motstand

mot politiet og forakt for politikere og media som plutselig viser dem interesse. Det er klart at dette ikke er hovedgrunnen til at den fortsatt holder seg så populær. Hovedpersonen i filmen er trucker og i mesteparten av filmen er lastebilene i bevegelse på veien. Det finnes ikke mange filmer hvor helten er langtransportsjåfør og handlingen spinner rundt lastebilkjøring, så dens legendariske posisjon hos lastebilsjåfører handler mest om det. Men opposisjonen som dannes blant sjåførene i filmen er også et sentralt motiv i filmen, og jeg kan finne igjen en del av holdningene blant norske langtransportsjåfører i dag. Selv om den omhandler en independent truckers i USA på 70-tallet, er motstanden mot regler som bergrenser deres frihet den samme i Norge i dag. Den kommer bare ikke til uttrykk på samme måte. Noe av det som preger langtransportsjåfører i Norge i dag er en misnøye med de vilkårene som regulerer yrket, uten at de greier å ta en kamp for å prøve å forbedre situasjonen. En arena for motstand kunne vært fagforeninger, men det er generelt en skepsis til fagforeninger og byråkratiske beslutningsprosesser blant norske langtransportsjåfører. Representanten fra NTF beskrev situasjonen slik:

Geir: Ja. Men vi antar at mellom 10 og 20 % er organisert, av godssjåførene. I motsetning til de andre skandinaviske landene, der det er mellom 60 og 70. (...)Men det er faktum at, Norge er blitt en sånn, ei lita øy. Fordi at hvis du ser på organisasjonsprosenten på grossistlagrene og spedisjonsterminalen så ligger den på mellom 60 og 70 %, som altså er bra. Men det leddet som altså skal binde dem sammen, der skal det plutselig være uorganisert. Så, men hvis det normale er ellers i arbeidslivet i Norge er at du er organisert, så er altså det normale i godstransportbransjen at du ikke er det. Men det igjen ikke sant har med det at, det har med to ting da, det ene er jo at det har dannet seg en kultur blant sjåførene som sier at vi klarer oss selv, vi er tøff. Det er også mye vanskeligere å nå de, vi kan godt dra ut på Linjegods og ha møte ikke sant, med medlemmene, eller hvilket som helst annen stasjoner arbeidsplass, men hvor i svarte skal du møte sjåførene.

Den lave organisasjonsprosenten gjør at fagforeningene ikke har nok tyngde og liten gjennomslagskraft på vegne av sjåførene. Det kan også være snakk om direkte interessekonflikter. Eksempelvis var NTF for innskjerper i arbeidstidsregler, noe mange mine informanter var imot på grunn av at den begrenser deres frihet i arbeidssituasjonen. Jeg tror filmen Convoy kan representere noe som norske langtransportsjåfører ønsker å gjøre, men ikke vet hvordan skal få til, nemlig å gå til felles kamp for å forbedre sin egen arbeidssituasjon. Trailerparkeringsaken var et eksempel på motstand, men den viste bare hvilken maktesløs, lite innflytelsesrik og dårlig ansett gruppe langtransportsjåfører er.

6. Langtransport som livsstil og livsform

Jeg skal først oppsummere hva jeg har funnet ut om langtransportsjåførs hverdag i lys av hypotesen jeg la til grunn for oppgaven. Deretter vil jeg kategorisere informantene etter i hvilken grad de kommuniserer levesettet i langtransport som en livsstil. Videre skal jeg se om livsformsanalysens begreper kan være til hjelp for å forstå langtransport som en yrkesform.

Livsstil

Jeg vil hevde at langtransport er mer enn et yrke, det er for de fleste en livsstil. Det finnes mange måter å kjøre langtransport på, som gjør at yrket i ulikt omfang preger livene til sjåførene. Løskjøring kontra linjekjøring, innenlands kontra utenlands er variabler som kan ha stor innvirkning på levesettet til de enkelte. Hvis vi setter linjekjøring i Norge opp mot løskjøring i utlandet gir dette forskjellige hverdager. Jeg vil likevel påstå at begge ytterpunktene for langtransportkjøring gir et særegent levesett. Selv om man kjører linje innenlands, vil arbeidet gi mye fravær fra familien og ugunstige arbeidstider. De lange arbeidsdagene gjør at det er svært lite tid til overs til eget og fritt bruk. Døgnhvilen tas sjelden på samme sted to dager på rad, noe som både påvirker muligheten til et normalt familieliv og hva de arbeidsfrie timene kan fylles med. I tillegg kommer fleksibilitet inn som en yrkeskulturell forutsetning. Langtransportsjåfører flest er innforstått med at de må være fleksible. Siden uforutsette ting skjer hyppig innen transport, må planer ofte forandres, og det medfører også mange ekstra kjøringer. Fleksibilitet er viktig på grunn høye konjunktursvingninger i bransjen. Det er forventet at man stiller opp og kjører ekstra når det er god tilgang på oppdrag. Løskjøring i utlandet forsterker mange av disse nevnte faktorene. Utenlandssjåførene kan være ute i flere uker i strekk og når de først kommer hjem er det kanskje bare for en ukehvile. De kan ikke planlegge fordi de sjelden har oversikt over mer enn neste oppdrag, og kan bli sendt halve Europa rundt før de kommer hjem igjen. Fritid og familieliv blir sterkt berørt av yrket. Arbeidet gjennomsyrrer dermed hverdagen på en enda sterkere måte for de som driver med løskjøring i utlandet, enn de som kjører linje i Norge.

Hvor vidt yrket er en livsstil, slik jeg har definert i denne oppgaven, handler ikke bare om de ytre faktorene, som hvor og hvordan sjåførene kjører. Det handler også om det som forgår inne i sjåførenes hoder, deres egne oppfatninger av det de driver med. I hvilken grad de legger sin egen identitet opp mot yrkesformen, mener jeg også har sammenheng med bestemmelsesrett over bil og hverdag. Å eie sin egen bil fremstår som et ideal blant sjåførene,

men noe færre og færre gjør i langtransport. Den selveiende sjåføren, med kun sin egen bil, har vanskelige vilkår for å kunne drive med lønnsomhet. Ingen av mine informanter så på det som en lukrativ beskjeftigelse å eie sin egen bil. Dette svaret fikk jeg da jeg spurte en sjåfør om han har vurdert å kjøpe lastebil:

Kim: Ehhh, jeg er gal, men jeg er ikke moden for innleggelse.

På grunn av den store egeninnsatsen som skal til for å få et foretak til å gå rundt, anså ingen av sjåførene jeg intervjuet det som aktuelt å kjøpe egen bil. Tanken på å eie eget utstyr fristet, men de rammevilkårene bransjen driver under gjør at for de aller fleste blir dette bare en drøm. Den selveiende sjåføren er altså et nesten uoppnåelig ideal. Det nærmeste man kommer uten å kjøpe bil er å være førstesjåfør. En slik sjåfør har størst selvbestemmelsesrett over bil og hverdag. Det interne hierarkiet plasserer erfarne førstesjåførere, som kjører på utlandet, øverst. Ut i fra de svarene jeg fikk, virker det som jo nærmere man ligger opp mot idealet, jo større grad av identifikasjon knytter man til yrkesformen. Jeg har merket at det også utenfor bransjen finnes et bilde av utenlandssjåføren som den "ekte" langtransportsjåføren. Når jeg har diskutert oppgaven min med medstudenter og andre underveis i arbeidet, har det kommet klart frem at det er utenlandssjåføren som dukker opp i folks bevissthet når man snakker om langtransportsjåførere. Både i og utenfor bransjen har utenlandssjåføren en normerende posisjon.

Tre identiteter

Jeg vil ved hjelp av en kategorisering som Lawrence J. Oullet bruker i avhandlingen *Pedal to the Metal* (1994), dele inn mine informanter etter hvordan de uttrykker langtransport som livsstil. Oullet peker på tre ulike roller å organisere sin identitet rundt. Og mener sjåførere i løpet av livet kommer i situasjoner hvor man spør seg selv hvilken sjåfør man vil være, (og hvilken mann en vil være). Man tar avgjørelser av karrieremessig karakter og knytter sin identitet til tre generelle roller som er *worker*, *trucker* og *super trucker* (Oullet 1994:199). Jeg bruker ikke begrepene helt på samme måte som Oullet, men skal plassere informantene mine inn i tre ulike kategorier ut i fra hvordan langtransport fremstår som livsstil for dem. Da betegnelsen trucker er så innarbeidet i det norske språket vil jeg beholde to av kategoriene slik de står. Worker vil jeg derimot ikke bruke, verken den engelske formen eller direkte oversatt. Alle sjåførene gav uttrykk for at det var en livsstil derfor synes jeg ikke at *arbeider* som kategori passer for noen av informantene. Jeg vil bruke kategoriene *Sjåfør*, *trucker* og *super trucker*. Siden jeg har intervjuet flere sjåførere som har sluttet å kjøre langtransport, vil de bli

plassert dels etter hva som var bakgrunnen til at de sluttet og dels etter hvilken kategori de tilhørte når de faktisk kjørte. I hver av kategoriene skal jeg fremheve en av sjåførene.

Under kategorien *sjåfør* plasserer jeg de som har et avmålt forhold til langtransport som livsstil. De har tatt karrierevalg som gjør at livsstils aspektet ved yrket er begrenset, men samtidig har preg av å være livsstils yrke. *Sjåførene* forholder seg til yrket mer som en vanlig jobb enn de andre kategoriene, og er ikke veldig bundet til å nødvendigvis kjøre langtransport. Andre sjåføryrker kan være like aktuelle som alternativer for *sjåførene*. Bilen blir primært et redskap for de som tilhører kategorien. Den økonomiske delen av yrket er en avgjørende faktor. De legger en liten grad av identifikasjon opp til det å være langtransportsjåfører. *Sjåførene* lever ikke ut idealbildet som finnes av en langtransportsjåfør. De er ikke særlig opptatt av yrkets iboende egenskaper og lite tiltrukket av mytiske elementer. Gunnar vil jeg kalle *sjåfør*. Han kjører ikke fulltid, og har en hverdag som gjør at han ikke må sove i lastebilen i arbeidsuken. Lastebilen deler han på med andre da han ikke jobber fulltid i langtransport. Han kjører linje innenlands, men har kjørt på utlandet tidligere. Gunnar har valgt en type kjøring som gir mer tid hjemme. Sier eksplisitt i intervjuet at det er først og fremst en jobb for han. Gunnar har antagelig hatt en kraftigere identifikasjon til yrkesformen tidligere. Informanten Peder vil jeg også plassere under kategorien *sjåfører*.

I kategorien *trucker* er absolutt yrket en livsstil. *Truckerne* lever ut langtransport som livsstil og yrket spiller en viktig rolle for deres totale sosiale identitet. De har ikke lett for å ta andre jobber og hvis de gjør det, vil de ofte fortsette å føle en tilknytning til langtransport. Sjåførene i kategorien ligger nært opp til idealbildet av en langtransportsjåfør. *Truckeren* har en relativ sterk tilknytning til bilen sin. Mytiske elementer har en tiltrekkende effekt for gruppen av sjåfører. *Truckeren* vil ofte komme i en vanskelig posisjon i forhold til familie da ønsket om å leve ut yrkesformens mytiske elementer kolliderer med et familieliv. Yrkets iboende egenskaper vurderes oppimot økonomiske hensyn hos *truckeren*. Vidar, Lars, Trude, Stig og Erling faller inn i *trucker*-kategorien. Lars har bred sjåførerfaring med blant annet lokaltransport, buss, følgebil og mange år i langtransport. Han var tidligere sjømann, men gikk over til langtransport. Kjøringen skulle dekke reisetragen, men samtidig gi mer tid hjemme. Som langtransportsjåfør ble det mye løskjøring på utlandet. Selv om han ikke kjører langtransport nå er han svært engasjert når det kommer til sjåførenes vilkår, og han knytter fortsatt sin egen identitet opp til det å være langtransportsjåfør. Han har også en stor interesse i lastebiler.

Super truckere lever en tilværelse hvor yrket gjennomsyrrer alt de gjør. Langtransport er livet, og identiteten er som langtransportsjåfør. De vil kun ta andre jobber hvis de blir forhindret i å fortsette med kjøringen de har. Mytiske elementer har en høy tiltrekningskraft for sjåførene i kategorien. *Super truckere* lever ut idealbildet som finnes av langtransportsjåføren. Økonomiske hensyn er underordnet yrkets iboende egenskaper. Forholdet *super truckeren* har til bilen sin er veldig personlig. For *super truckeren* vil det gjerne være lite aktuelt å inngå kompromiss i et familieliv. Kim og Eva vil jeg kalle *super truckere*. Kim har kjørt lastebil i over 20 år, og det meste av tiden på utlandet. Han utlever idealbildet og er på toppen av førerhierarkiet. Kim føler at han har hobbyen sin til yrke.

Livsform

Livsformsanalysen handler ikke nødvendigvis om hvilken jobb den enkelte har, men hvilket begrepsunivers den enkelte tolker hverdagen gjennom. Det betyr at man kan ha en jobb som ikke nødvendigvis sammenfaller med livsformen en tilhører. Familiebegrepet står sterkt i analysen, hvor man utgår fra partnere med komplementære roller for hver av de ulike livsformene, bortsett fra i den selververvende der det ikke er skille mellom arbeid og fritid. En livsformsanalyse setter normalt familien i fokus for studier, noe jeg ikke har gjort. Likevel mener jeg livsformsanalysens begreper kan bidra til en større forståelse av langtransport som yrkesform. Å redegjøre for holdninger til jobb og fritid er normalt det første steget i en livsformsanalyse.

Arbeid som middel eller mål?

Langtransport er ansett for å være et klassisk arbeider yrke. Eddy Nehls (2003:43) beskrev bakgrunnen til sine informanter slik: ”Den vanligaste ursprungsmiljön som båda förare och åkeriägare berättade om var något som jag vil banämna som en rural arbetarkontext.” Denne beskrivelsen stemmer også for mine informanter. Med det utgangspunktet vil det være nærliggende å tro at man vil finne igjen trekk fra den alminnelig lønnsarbeiderlivsformen, med arbeid som middel og fritid som mål, blant sjåførene. Men forholder sjåførene seg til arbeid slik man finner hos den alminnelige lønnsarbeiders livsform? Jeg har tidligere vist at sjåførene har begrenset med fritid og at den frie tiden i stor grad blir sentrert rundt lastebilen. I langtransportsjåførers hverdag legges premissene av arbeidet. Den frie tiden tilpasses arbeidets krav. Man kan derfor ikke snakke om et skarpt skille mellom arbeid og fritid som to ulike sfærer. Grensene mellom arbeid og fritid er ofte flytende i arbeidsuken. Noen av Nehls informanter skapte seg ritualer for å skille arbeid fra fritid. Gjennom åpning av en øl i

lastebilen markerte sjåfører arbeidsdagens slutt (Nehls 2003:73). Selv om lastebilen er parkert for døgnhvile og slik sett arbeidsdagen over, er lastebilen også rammen for den frie tiden.

De flytende grensene mellom arbeid og fritid som mange langtransportsjåfører opplever, minner om det som man finner hos den selververvende livsform. Her er virksomheten et middel som er sitt eget mål:

Det er således først, når den selvstændige livsforms arbejdsbegrep kontrasteres af lønarbejde i lønarbejdslivsformen, at det kan defineres nøjere. Den selvstændige livsforms arbejde er et i princippet ikke-differentieret, daglangt virke, et dagsværk. Ses dette i kontrast til lønarbejdet, får dagsværket karakter af "frit arbejde", der er forskelligt fra et "ufrit arbejde". Det er altså forskelligt fra et ufrit, hvor man affinder sig med at stå til rådighed for en anden. Dagsværket er meningsfyldt i sig selv; det er via dette, at man kan vedblive at være "sin egen herre" (Christensen 1987:26).

I følge den strukturelle livsformsanalysen har den selververvende livsform utgangspunkt i selvstendig næringsdrivende som eier sin egen virksomhet, gjennom eiendom og produksjonsmidler, og selv har den kompetansen som trengs i hele arbeidsprosessen (ibid:18). Arbeidet får karakter av å være fritt ved at man arbeider for seg selv. Trekk fra livsformen kan man finne igjen i familiebruk og familievirksomheter i transport, service, håndverk, handel og fremstilling (ibid:24). I empiriske eksempler som viser mennesker som realiserer eller har den selververvende livsform, er det ord og uttrykk som å kunne samarbeide, ansvarsfølelse, føle seg fri, være sin egen herre, frihet, planlegge sine egne dager og selvstendighet, som går igjen i beskrivelser av eget arbeid og opplevelsen av det (Christensen1987:28ff og Henningsen 1989:145ff). Ingen av mine informanter eide sin egen virksomhet, men de fleste av uttrykkene nevnt ovenfor gikk igjen også i deres beretninger om yrket. Betyr det at langtransportsjåførene jeg har vært i kontakt med er bærere av den selververvende livsformen uten å realisere den gjennom å eie sin egen lastebil og dermed *faktisk* være sin egen herre? Rie Henningsens artikkel "Jeg savner de vaner jeg hadde" (1989), om tyrkiske innvandrere i Danmark, beskrivere bærere av den selververvende livsformen som må ta til takke med lønnsarbeid. Sjåførene er ansatte lønnsarbeidere, men i motsetning til de tyrkiske innvandrerne i Henningsens artikkel føler sjåførene seg som sine egne herrer i sitt arbeid. Får sjåførene dermed realisert sin livsform igjennom sitt arbeid som langtransportsjåfører?

Den selververvende livsforms ideologi

For å svare på spørsmålet må det settes søkelys på sjåførenes arbeidsgivere og generelle bransjetrekk. I transportbransjen er det mange små foretak, hvor det er vanlig å eie bare noen få biler. En del av disse mindre transportørene er i realiteten familieforetak, hvor eieren selv kjører en lastebil og andre familiemedlemmer innehar viktige roller. Organiseringen av de mange småforetakene som finnes innen transport, passer godt overens med bildet livsformsanalysen gir av den selververvende livsformen. I livsformen er arbeidet middel for å kunne forsette eksistensen som selvstendig, dermed middel og mål i ett. Den sentrale meningen i arbeidet er å kunne forsette å være selvstendig. Jeg har ingen forutsetning for å påstå at alle som driver små foretak innen transport er i besittelse av den selververvende livsformen, men ser at trekk fra livsformen preger bransjen.

Tuula Bergqvist har studert småforetak ut i fra et livsformsanalytisk perspektiv. Bergqvist baserer sin undersøkelse på en videreutvikling av analysen som har foregått i Sverige, hvor Liselotte Jackobsen (1993,1999) har stått sentralt. Retningen er kalt realistisk livsformsanalyse, til forskjell fra den danske strukturelle livsformsanalysen. Bergqvists avhandling *Självstendighetens livsform(er) och småföretagande – tillämping och utveckling av realistisk livsformsanalys* (2004) er en videreføring av den svenske teoribyggingen. Jeg skal ikke her gå i dybden av hva som skiller de to retningene av livsformsanalysene, men bare trekke opp noen hovedpunkter:

Enligt den kritisk realistiska version av livsformsanalys ses livsformer som uppsättningar av sociala strukturer istället för begreppslogiska konstruktioner. Mekanismer tillhörande dessa strukturer utgör grundläggande drivkrafter bakom människors vardag, det vil säga de ger upphov till skilda rationaliteter bakom människors handlingar. Detta kan användas till att förklara varför vissa händelser inträffar och vad som har producerat dem. Strukturer och mekanismer som konstituerar livsformerna finns i en djupdimension av världen (Bergqvist 2004:26).

Der den strukturelle analysen ser livsformene som begrepslogiske strukturer mener den realistiske at de samme livsformene er sosiale strukturer. Det igjen betyr at mennesker og livsformer er avskilte fenomener. Mennesker er eller har ikke livsformer, de lever livsformer. Analysen opererer med et skille mellom praksis og ideologi: "Praktiken generar ideologien och idologien är rotad i praktiken, men en avgörande poäng med livsformsanalys är att praktik och idologien *kan lösöras* från varandra på det konkreta planet. Detta är ett av skälen till att livsformerna inte motsvaras av konkreta människor" (ibid:32). Kanskje gir den realistiske

analysen et bedre svar på hvordan vi kan forstå sjåførens posisjon. Som ser ut til å være at mange *lever* den selververvende livsformen uten å være selvstendig næringsdrivende.

Også den realistiske livsformsanalysen knytter den selververvende livsformen opp til selvstendig næringsdrivende, hvor ansatte sjåfører egentlig faller utenom. Bergqvist peker på problemer knyttet til det å ha ansatte i små foretak hvor eieren lever den selververvende livsform. Å innlemme personer som lever i den alminnelige lønnsarbeideres livsform i mindre foretak, kan by på kollisjoner mellom livsformer som igjen truer eierens selvstendighet (ibid:72). Det kan se ut som om langtransportsjåførene i min undersøkelse deler sine arbeidsgiveres forholdningssett til arbeid, slik at det ikke er møter mellom livsformer innad i foretakene.

Jeg tror man må forstå sjåførenes posisjon som ikke bare vanlige ansatte, men mer som medlemmer av bedrifter som drives som familieforetak. Og at det er forskjell på sjåførenes praksis og ideologi. Bergqvist poengterer at man kan leve blandings livsformer hvor en livsform blir overordnet i forhold til andre (ibid:40). Sjåførene har et lønnsarbeid som praksis, men den selververvende livsforms ideologi. Foretakene som de er ansatt i har trekk som er normalt i den selververvende livsform, hvor alle medlemmer har en del av ansvaret for foretakets fortsatte eksistens. Sjåførene går inn i en posisjon som kan ligne det familiemedlemmer har, i foretak som har form av å være familiebedrifter, uten og nødvendigvis å være det. Tilgjengjeld får sjåførene oppfylt sine ønsker om å være selvstendige, bare ikke ha den økonomiske ansvarligheten. Jeg har vist at selveiende sjåfører er et ideal, men at det for mange blir uoppnåelig. Da betingelsene i langtransport i dag for selveiende sjåfører generelt er vanskelige, er det å være førstesjåfør på en lastebil det nærmeste mange kommer det å eie egen bil.

Lawrence J. Oullet (1994) undersøkte hvorfor lastebilsjåfører jobbet så hardt og hvilken mening de tilla den høye innsatsen. Han kom frem til at arbeidsgiverne dro nytte av sjåførenes lengsel etter å arbeide som om de var eiere av lastebilene de kjørte:

The owners at PetroHaul, SandHaul and AgriHaul, however, understood there were better ways to insure high effort: recognizing the desire of drivers to work as they were the owners of the truck they drove – that is, recognizing the desire to control the application of their skill as if they were self-employed; assisting drivers in ways that allowed them successfully to act out prescriptions for manhood and trucker myths; and honoring drivers' interpretations of skill. Through

these agreements, the dishonor inherent in employment was mitigated, and high effort became possible (Oullet 1994:220f).

Gjennom å gi sjåførene stor grad av selvstendighet i arbeidssituasjonen og bestemmelsesrett over bil, sikret arbeidsgiverne seg høy innsats fra sjåførene. Samtidig kunne sjåførene leve med den høye innsatsen i lønnsarbeidet for de fikk tilfresstilt sine ønsker gjennom en følelse av å eie bilen selv.

Jeg mener å se noe av det samme som Oullets fant blant amerikanske lastebilsjåførere. Ved at sjåfører får utlevert lastebiler som de har høy grad av bestemmelsesrett over, føler de seg som eiere av egne kjøretøy. Dermed blir ønsket om å eie lastebil tilfredsstilt gjennom at de blir gitt personlige lastebiler. De anser og behandler bilene som om de var sine egne. Arbeidsgiverne får på den måten svært lojale og arbeidsvillige ansatte.

Med livsformsanalysens begreper vil det være mer presist å si at for sjåførene er arbeidet midlet, foretakets videre eksistens et delmål, mens å kunne forsette å oppleve friheten ved å kjøre lastebil og føle seg som selvstendige er det egentlige målet. Bileiere og sjåfører er hverandres middel for å oppnå målet, henholdsvis fortsette som selvstendig næringsdrivende og stor frihet/selvstendighet i arbeidssituasjonen. Ved hjelp av livsformsanalysen kan man si at det er den selververvendes livsforms ideologi som er rådende i langtransport. Med andre ord er det i denne sammenheng arbeidsgivernes ideologi som dominerer bransjen.

Ett av de underliggende spørsmålene som jeg har hatt i hodet underveis i oppgaven, men som ikke har ligget forankret i problemstillingen er hva den lave organisasjonsprosenten blant norske langtransportsjåførere egentlig skyldes. Den ligger mye lavere i Norge enn i land som det ville være naturlig å sammenligne seg med. Dette har ikke vært stadfestet som et mål jeg skulle finne ut av, og dermed så langt ikke problematisert. Men jeg vil likevel mer enn antyde at den lave andelen av organiserte kan ha sitt utspring i den selververvende livsforms ideologi som synes å prege bransjen. I og med at mange sjåfører lever, eller idealiserer trekk, ved den selververvende livsform, kan det være at de rett og slett ikke er mottagelige for det ideologiske tankegodset beregnet på lønnsarbeidere som arbeidstakerorganisasjonene står for. Forbundssekretæren i NTF nevnte at langtransportsjåførene som organiserte seg i hans forbund i liten grad gjorde det på grunnlag av den ideologiske biten:

Geir: Nei. Hvis han er organisert, så er det stor sannsynlighet for at det er noe han gjør for at han enten, at han enten har kranglet med eieren, eller at han frykter for at han kommer til

krangle med han. Også vet dem da at vi for eksempel jobber med førerkortbeslag ikke sant, det kan jo være greit å ha noe hjelp til. Men han har ikke noe slags, igjen med fare for, skal ikke generalisere for det er sikkert dem og, men du kan si at, det er ikke den ideologiske biten.

Det er to grunnleggende forskjellige syn på arbeid som står mot hverandre. Den alminnelige lønnsarbeideres arbeid som middel og fritid som mål kontra sjåførenes som ligner mest den selververvendes livsform med arbeid både som middel og mål. Livsformsanalysens begreper avdekker et helt annet forholdningssett til arbeid hos sjåførene enn tankegodset som arbeidstakerorganisasjonene er basert på. Derfor er det kanskje ikke rart at det er få sjåførere som organiserer seg. Holdninger til lover og regler kan illustrere forskjeller. NTF kan sies å jobbe for mer regulerte arbeidsdager også innenfor langtransport, en tilnærming mot det som er vanlig i lønnsarbeid ellers i samfunnet. Forbundet har altså jobbet for å kutte ned de lange arbeidsdagene. Med den alminnelige lønnsarbeiders livsforms arbeidsbegrep lagt til grunn er det antatt at sjåførene ønsker seg mer fritid. Sjåførene uttalte seg derimot negativt til innstramninger i regelverket. Å planlegge sin egen tid er et viktig trekk ved den selververvende livsform. Da sjåførene finner meningen innbakt i selve arbeidet og ikke har noe klar oppdeling av dagene i arbeid og fritid, ser de på regler som begrensende for måten de vil strukturere dagene på. Regler er en begrensning på deres frihet. Det kan også i verste fall være en trussel mot deres arbeidsgiveres selvstendighet, og følgelig deres egen opplevelse av selvstendighet. Sjåførenes besittelse av den selververvende livsforms ideologi forklarer hvorfor så mange sjåførere nærmest ser ut til å ha større sympati for arbeidsgiverens organisasjon Norsk Lastebileier Forbund, enn sine egne organisasjoner. NLF har "sin egen herre" som slagord, det mest brukte uttrykket for å beskrive den selververvende livsformen. Forbundet spiller mye på selvstendigheten i å eie egen bil, og har generelt et tankegods som sjåførene relaterer seg bedre til da det er basert på et arbeidsbegrep som de deler.

Avslutning

Etter å ha gjennomført en oppgave ser jeg nå ting som kunne vært gjort annerledes. Jeg har vist fruktbarheten med å bruke livsformsanalysens begreper på langtransportens yrkeskontekst. Men på grunn av begrensningene i materialet har det ikke vært rom for en fullstendig analyse. Den åpne tilnærmingen jeg har benyttet, har svakheter når det kommer til muligheten for å gå i dybden, uten å gjennomføre nye undersøkelser. Det hadde vært interessant å inkludere sjåførenes familier i avhandlingen, og gått nærmere inn på hver enkelt sjåførs oppfatning.

En dimensjon som falt bort i oppgaven var komparasjonen med andre yrker. Det må sies å være flere yrker som deler noen av de særegenhetene jeg har trukket frem i langtransport. Jeg behandlet riktignok likhetene i hva som skaper ensomhet blant bønder og langtransportsjåførere. Fiskere, sjømenn, oljearbeidere og lokførere har mange fellestrekk med sjåførere i langtransport. Pendlere kan også oppleve noe lignende i sin situasjon som det sjåførene gjør, med tanke på fravær fra familie. En del av de utfordringene informantene mine møter i hverdagen gjelder ikke bare for langtransport, men deles også med andre yrkessjåførere.

Jeg vil avslutte med et sitat. Slik karakteriserte representanten fra NTF langtransportyrket:

Geir: Men hvis du ser på langtransportyrket så tror jeg nok det at... Særpreget med det yrket, det er nok det at det er på mange måter like mye en livsstil som et yrke. Det er du og bilen. Og der ligger nok også mye av den individualismen du møter. For om ikke reelt, så føler du på en måte en slags frihet. For det er du og bilen, og de 30 tonnene du har på bilen. Du legger opp ruten din, du vet du skal kjøre fra A til B, der skal du være da og da. Går det greit så kan sitte en time på kroa på Nannestad og prate med kompisene, går det ikke greit så må du kjøre som faen. Men det er liksom, du har et veldig personlig forhold til den bilen, den lasten du har, det er ditt. Så til helvete med politi og andre ulumskheter, og arbeidsgivere og arbeidstagere skal holde seg unna det. Men det blir veldig individstyrt.

Jeg mener kommentaren drar ut mye av essensen i det å være langtransportsjåfør og den oppsummerer dermed også min oppgave.

Litteratur og kilder:

Agar, Michael H. (1985): *Independents Declared. The dilemmas of Independent Trucking*. Washington D.C. Smithsonian institution press.

Alver, Bente Gullveig og Øyen, Ørjar (1997): *Forskningsetikk i forskerhverdag. Vurderinger og praksis*. Oslo. Tano Aschehoug.

Berg, Jørgen Seeman (1997): *Bandar Abbas Express - Verdens lengste trailerrute*. Sandefjord. Johan Evensen & sønner.

Bergqvist, Tuula (2004): *Självständighetens livsformer och småföretagande – tillämping och utveckling av realistisk livsformsanalys*. Karlstad. Karlstad University Studies.

Blake, Joseph-A (1974): "Occupational Thrill, Mystique and the Truck Driver." I: *Urban-Life and Culture*, vol 3, 2 july, s. 205-220.

Christensen, Lone Rahbek (1987): *Hver vore veje*. København. Etnologisk forum.

Connel, Robert (1995): *Masculinities*. Cambridge. Polity Press.

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar (1996): *Vardagslivets etnologi. Reflektioner kring en kulturvetenskap*. Stockholm. Natur och Kultur.

Ericsson, David (1999): *Truck stop*. Stockholm. Ordfront.

Ericsson, David (2001): *Redlight*. Stockholm. Ordfront.

Ericsson, David (2004): *Taxfree*. Stockholm. Ordfront.

Fägerborg, Eva (1999): "Intervjuer." I: *Etnologisk fältarbete*. Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus (Red). Lund. Studentlitteratur.

Fjeldavli, Elsa og Bjørkhaug, Hilde (2002): "Ensomme bønder – i klemme mellom fritid og arbeid". I *bygdeforskning gjennom 20 år*. Reidar Almås, Marit Haugen og Jahn Petter Johnsen (red) Trondheim: Tapir akademiske forlag.

Gerholm, Lena (1993): "Fältarbete och intervjuer." I: *Muntliga möten: om intervjuer i museernas samtidsdokumentation*. Silvén-Garnert, Eva (Red). Nordiska museets förlag.

- Gullestad, Marianne (1989): *Kultur og hverdagsliv*. Oslo. Universitetsforlaget.
- Halvorsen, Knut (2005): *Ensomhet og sosial isolasjon i vår tid*. Oslo. Gyldendal Norsk Forlag.
- Hennigsen, Rie (1989): "Jeg savner de vaner, jeg hadde. Om nogle tyrkiske indvandrerfamiliers arbeidsliv i Danmark". I *Livstykker. 12 studier af livsformer og vilkår*. Christensen, Lone Rahbek (Red). Ringe. Kulturbøger.
- Holter, Harriet (1996): "Fra kvalitative metoder til kvalitativ samfunnsforskning". I *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*. Holter, Harriet og Kalleberg, Ragnvald (Red). Oslo. Universitetsforlaget.
- Højrup, Thomas (1989): *Det glemte folk. Livsformer og centraldirigering*. København. Statens byggeforskningsinstitut.
- Højrup, Thomas (1995): *Omkring livsformsanalysens utvikling*. København. Museum Tusulanum.
- Højrup, Thomas (2003): *State, culture and Life- Modes. The Foundations of Life-Mode Analysis*. Aldershot. Ashgate.
- Jakobsen, Liselotte og Karlsson, Jan Ch (1993): *Arbete och kärlek. En utveckling av livsformsanalys*. Lund. Arkiv.
- Jakobsen, Liselotte (1999): *Livsform, kön och risk. En utveckling och tillämpning av realistisk livsformsanalys*. Lund. Arkiv
- Kjeldstadli, Knut (1993): "Åtte timer arbeid, åtte timer fritid, åtte timer hvile. Arbeiderbevegelsen og den tvetydige frie tiden". I: *Idrett og fritid i kulturbildet*. Klepp, Ingun Grimstad og Lyngø, Inger Johanne. Det historisk-filosofiske fakultet, Universitetet i Oslo. Oslo
- Kullgren, Carina (2003): Nye avhandlingar. I *Rig*, nr. 3, s 160-163.
- Nehls, Eddy (1999): *Lastebil som livsstil: en etnologisk yrkeskulturstudie av yrkesførere i yrkestrafik*. Umeå. Designhögskolan.

Nehls, Eddy (2003): *Vägval. Lastebilsførere i fjærrtrafikk – perspektv på yrkeskultur och genus*. Göteborg. Etnologiska föreningen Västsverige.

Oullet, Lawrence J (1994): *Pedal to the metal: the work lives of truckers*. Philadelphia. Temple University Press.

Rokne, Birger (1999): *Livet på landeveien*. Voss. Powerprint.

Sandhei, Marit (2006): *Den norske bonden – ensom og forlatt eller faglig og sosial*. Masteroppgave sosiologi. Trondheim.

Sørli, Vanja Lundgren (2005): *In a Man's World. Tolkninger av lovbrudd gjort i langtransportens yrkeskontekst*. Stockholm. Kriminologiska Institutionen, Stockholms Universitet.

Thorsen, Liv Emma (1993): *Det fleksible kjønn*. Oslo. Universitetsforlaget.

Torgersen, Anne Lise S (1995): *Sin egen herre – i samfunnets tjeneste. Norges lastebileier-Forbund 60 år 1935-1995*. NLF

Tungesvik, Olav (2006): *Møteulukker Tungtransport/personbil*. Skånevik. NLF.

Tidskrifter:

Lastebilen nr 04 2004. Norges Lastebileier-Forbund

TIA Nytt nr 03 2003, 2-3 2004. Voss. Havel Trykkeri.

Transportarbeideren, 2002-2007: Norsk Transportarbeiderforbund.

Aviser:

Dagbladet: 26.07.2006: "Familie knust av vogntog"

Dagbladet: 18.07.2006: "Livsfarlige vogntog"

Internettkilder:

Aftenposten.no URL: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article1138354.ece> [Lesedato: 20.10.05]

Agderposten.no URL:
<http://www.agderposten.no/apps/pbcs.dll/article?AID=/20070206/LOKAL8/102060085/1004>.
[Lesedato: 12.03.2007]

Bergli Truckstop URL: <http://truckstop.diskusjonsforum.no/> [Lesedato 21.04.07]

Gol Kommune URL:
<http://www.gol.kommune.no/apps/pbcs.dll/article?AID=/20041115/NYHETER/41103001&SearchID=73283651395837> [Lesedato 12.03.07]

Oslo kommune URL: <http://www.bydel-alna.oslo.kommune.no/getfile.php/bydel%20alna%20%28BAL%29/Internett%20%28BAL%29/Dokumenter%20Bydel%20Alna/Komiteer%20-%20r%C3%A5d%20-%20utvalg/Politiske%20saker%20-%20protokoller/2006/2006-05-29-MBK-protokoll.doc>
[lesedato 26.04.07]

Lastebilen.no URL: <http://www.lastebilen.no/forum/viewtopic.php?t=305>. [Lesedato: 12.03.2007]

Lastebil.no URL: http://www.lastebil.no/xp/pub/loddrett_venstre/pressemeldinger/181680.
[12.03.2007]

Magnor, Hans Kristian URL: <http://privat.bluezone.no/hans.kr.magnor/parkering.htm>
[25.04.07]

Roknes Truckstop. URL: <http://www.roknestruckstop.com> [Lesedato: 25.04.07]

VG.no URL: <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=177841> [Lesedato: 25.04.07]

Wikipedia The Free Encyclopedia URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Just_In_Time
[Lesedato: 15.06.07]

Vedlegg:

Informantliste

Erling: I 30-åra. Bosatt på Vestlandet. Lang erfaring som yrkessjåfør. Lokalt, innenlands og utenlandskjøring. Annen jobb ved intervju tidspunktet.

Gunnar: I 40-åra. Bosatt på Vestlandet. Lang og variert erfaring som langtransportsjåfør.

Peder: I 50-åra. Bosatt på Østlandet. For det meste innenlands kjøring. Lang erfaring

Stig: I 50-åra. Bosatt på Østlandet. Kjørte mye lokalt og distrubisjon før han begynte med langtransport.

Vidar: I 30-åra. Bosatt på Vestlandet. Tidligere ambulansesjåfør. Kjørt langtransport bare noen få år.

Trude: I 50-åra. Bosatt på Østlandet. Variert erfaring fra transport. Kjørte mye på utlandet, men nå lokalt.

Eva: I 20-åra. Bosatt på Østlandet. Kjørte både innenlands og utenlands. Kjørte ikke langtransport på intervju tidspunktet.

Lars: I 50-åra. Bosatt på Vestlandet. Lang og variert erfaring som yrkessjåfør.

Kim I 50-åra. Bosatt på Østlandet. Kjørt langtransport i mange år, mye på utlandet

Informasjonsskriv

Jeg er hovedfagsstudent i kulturhistorie ved Universitetet i Oslo og holder nå på med den avsluttende hovedoppgaven. Langtransportsjåfører er valgt som tema for oppgaven. Jeg skal undersøke hvordan sjåfører ser på sin egen hverdag i bilen, og om den påvirker deres holdninger og måter å tenke på. For å undersøke dette, ønsker jeg å intervju 10-15 langtransportsjåfører, samt være med på noen turer slik at jeg selv får oppleve hvordan hverdagen i bilen kan arte seg.

Spørsmålene vil kretse rundt bil, vei, familie, kjønn, frykt, ensomhet, og myter etc.

Intervjuene blir tatt opp ved hjelp av en båndopptaker, samtidig kommer jeg til å notere underveis.

Det er helt frivillig å være med og du kan trekke deg underveis, uten å begrunne det noe nærmere. Dersom du trekker deg ville alle innsamlede data om deg bli slettet. Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt, og ingen skal kunne kjenne deg igjen i den ferdige oppgaven. Opplysningene anonymiseres og opptakene blir lagret uten personalia i arkivet til Institutt for Kulturstudier når oppgaven er ferdig, i løpet av 2005/2006. I henhold til retningslinjene for hovedfag/master på IKOS skal feltn materiale lagres for muligheter til oppfølgingsstudier. Forskere og studenter på hovedfag/master kan få tilgang på arkivet ved forespørsel til arkivar eller konservator på IKOS.

Hvis det er noe du lurer på kan du ringe meg på 41 54 84 51 eller sende en e-post til frodeen@student.ikos.uio.no. Du kan også kontakte min veileder Liv Emma Thorsen ved Institutt for kulturstudier på telefonnummer 22 85 49 13.

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskaplig datatjeneste A/S.

Med vennlig hilsen
Frode Nøstvik
Brettevilles gate 22
0481 Oslo

Spørreguide

Personalia:

navn, alder, sivilstand, barn og oppvekst,
(eventuelt foreldres yrke og oppvekst)

Bakgrunn og karriere historie:

Hvordan/hvorfor langtransportsjåfør

Hvor lenge

Kjørt for forskjellige firma

Selveier av bil

Hvilke strekkinger

Utlandet

Myter/stereotypiseringer:

Hva synes du om at sjåfører blir framstilt som dagens "cowboyer", "landeveisens riddere", "king of the road", osv, i media og populær kultur.

Er cowboy romantiseringen fortsatt til stede i yrket

Møter du mange fordommer på grunn av yrket

Familie og fritid:

Hvordan ser du på kombinasjonen sjåfør-familie

Opplever du krysspress fra arbeidsgiver-familie

Har du noen hobbyer

Er det noe du ville ha prioritert hvis du hadde mer fritid

Regler og øvrighets personer:

Hvilket forhold har du til kjøre- og hviletids ordningen

Passer rytmen den gir

Hører du om mye triksing med skivene

Føler du at politi og andre øvrighets personer behandler sjåfører på lik linje med andre trafikanter

Kjønn:

Hva synes du om kvinnelige sjåfører

Kjenner du noen selv

Ser du noen grunn for at ikke kvinner i dag kan mestre yrket like godt som menn

Bilen:

Hvilket forhold har du til bilen

Dekorer/tilpasser du den

Bruker du mye tid på den

Ser du på bilen som et annet hjem

Hvor mye betyr bilens egenskaper og utseende for velværet

Bedømmer du andre sjåfører etter hva slags bil de kjører

Sted og vei:

Hvor mye betyr veien for opplevelsen i bilen
Kan dårlig vei ha en utfordrende effekt
Er opplevelsen man har av steder man passerer knyttet opp mot veien
Burde langtransportsjåfører bli tatt med på råd om utbygging av framtidige veier

Frykt og ulykker:
Hender det at du er redd i bilen
Er det situasjoner du frykter
Hvor mye prater sjåfører seg imellom om ulykker
Er det tema som er litt tabu belagt
Hva synes du om dekning av ulykker i media

Ensomhet:
Hvilke tanker har du om ensomhet
Føler du deg ofte ensom når du sitter i bilen
Er det personer som trives i sitt eget selskap velger et slikt yrke
Har mobiltelefonen og moderne kommunikasjon forandret yrke

Framtid og drømmer:
Hvordan tror du framtiden i transportnæringen blir
Hvordan ser du for deg din framtid
Går det an å holde ut til pensjonist alder
Hva er din ønske drøm som langtransportsjåfør/Hvilke type sjåfør drømmer du om å være

Har du en favoritt historie fra tiden som langtransportsjåfør
Hva mener du kjennetegner en god langtransportsjåfør
Hva er det beste med yrke
Hva er det verste med yrke

Er det noen spørsmål jeg ikke har spurt som du forventet å få, eller noe du synes burde være med

Sammendrag

Hverdagen til langtransportsjåfører er i fokus for denne oppgaven. Jeg har belyst spørsmålene: Hvordan er hverdagen til langtransportsjåfører? Og hvordan ser sjåførene på seg selv og sin egen arbeidssituasjon i relasjon til samfunnet ellers? For å svare på disse spørsmålene har jeg intervjuet ni langtransportsjåfører og fulgt med på flere turer i lastebil. En hypotese om at yrket er så gjennomgripende at man egentlig kan snakke om en livsstil ligger til grunn for undersøkelsen. Langtransportsjåfører har langt i fra en ensartet hverdag. Godstyper, kjøring innenlands kontra utenlands, linjekjøring eller løskjøring er variabler som i høy grad er strukturerende for sjåførenes dager. Relasjonen til lastebilen er viktig. Hvilke muligheter sjåførene har til å bestemme over den er utslagsgivende for hvor nært forholdet blir. Bilen kan være arbeidsredskap, arbeidsplass og hjem for sjåførene. Veien er også arbeidsplass. Sjåførene er jevnt over kritiske til forholdene på og rundt norske veier. Holdningen til kjøre- og hviletidsreglene kan oppsummeres i ”nødvendige, men brysomme”. De er bra å ha som et vern, men samtidig begrenser de sjåførenes muligheter til å strukturere sine egne dager. Dermed reduserer reglene frihetsdimensjonen ved yrkesformen, det som alle fremhever som positivt med langtransport. Langtransport er et yrke der utøverne av det må leve med risiko, og det er preget av ensomhet. Sjåførene føler seg presset fra mange kanter. Arbeidsgivere og familie vil ha mest mulig av deres tid. Kjøringene skal tilpasses kunders krav om just in time leveringer, samtidig som lover og regler skal overholdes. Kulturelle forestillinger som ikke yter sjåførene rettferdighet i forhold til jobben de gjør er utbredt. ”Frihet under ansvar” gikk igjen i sjåførenes beskrivelser, som rommer cowboyens frihet og den profesjonelles ansvar. Koblingen til cowboys har vært lenge vært lite akseptert i bransjen, mens forestillingen har blitt opprettholdt gjennom populærkultur og media. Sjåførene føler seg isolerte. De negative dimensjonene av de kulturelle forestillingene har noe av skylden. Men transportens organisering med mye kjøring natt og kveld, og egne møteplasser for sjåfører forsterker følelsen av å være isolerte. Til tross for en profesjonalisering av yrket har ikke statusen blitt hevet, og sjåførene føler seg lite ansett. Det kan synes som langtransportsjåførene i undersøkelsen ikke forholder seg til arbeid og fritid slik det er normalt i lønnsarbeid. Arbeid er ikke et middel for å få fritid. Langtransport er et livsstilsyrke og grensene mellom arbeid og fritid blir flytende. Sjåførene finner meningen i tilværelsen innbakt i arbeidet. Det antydes at den lave organisasjonsprosenten blant langtransportsjåfører kan ha utspring i et grunnleggende annet syn på arbeid enn det som er normalt i lønnsarbeid.

